



التقرير الإضافي عن أنشطة المنظمة في النصف الأول من عام ٢٠١٦ واستعراض الإجراءات المتخذة بشأن القرارات الصادرة عن الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية

السلامة

الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP)

عقب التشاور مع الدول والمنظمات الدولية، أقرّ المجلس الطبعة الرابعة من الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) التي ستعرض على الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية للمصادقة عليها. والخطة العالمية للسلامة الجوية هي وثيقة سياسية رفيعة المستوى ترمي إلى النهوض بسلامة الطيران المدني الدولي وقدرته وكفاءته لاستخدامه على المستويات العالمية والإقليمية والوطنية. وقد أُعيد تنظيم الخطة العالمية للسلامة الجوية وأخضعت للمراجعة، وهي تحظى بدعم من خريطة الطريق للسلامة الجوية العالمية التي تقوم بدور خطة عمل لمساعدة مجتمع الطيران على تحقيق الأهداف المبيّنة في الخطة العالمية للسلامة الجوية من خلال إطار مرجعي مشترك ومنظم لجميع ذوي الصلة من أصحاب المصلحة.

مناطق النزاعات

اقترحت فرقة عمل المخاطر التي يواجهها الطيران المدني أن تضع الإيكاو نظاماً مركزياً لتقاسم المعلومات بشأن المخاطر التي يواجهها الطيران المدني في مناطق النزاعات. وفي مارس ٢٠١٥، وافق مجلس الإيكاو على وجود حاجة ملحة لإنشاء واستضافة قاعدة بيانات إلكترونية بسيطة ومركزية وقائمة على الإنترنت وإتاحة المعلومات للدول وأوساط الصناعة والجمهور. وقد بدأت قاعدة البيانات الخاصة بمناطق النزاعات عملياتها لفترة أولية مدتها سنة واحدة، اعتباراً من ٢ أبريل ٢٠١٥، على أساس أن تجري أثناء هذه الفترة عملية متواصلة للاستعراض والتقييم. وفي هذا الصدد وافق المجلس على إنشاء فريق فرعي لاستعراض قاعدة البيانات الإلكترونية (RRG) يتحمل مسؤولية هذا الرصد المستمر.

وفي ١٧ فبراير ٢٠١٦، رفع فريق استعراض قاعدة البيانات الإلكترونية تقريراً إلى مجلس الإيكاو يتعلق بمرحلة تقييم قاعدة البيانات الإلكترونية، بما في ذلك توصيات بتعديلها استناداً إلى خبرة الدول الأعضاء في الإيكاو ومساهماتها. وبناء على هذا التقرير، وافق المجلس في ١٦ يونيو على وجوب مواصلة الإيكاو تشغيل قاعدة البيانات الإلكترونية الخاصة بمناطق النزاعات على الأسس التالية:

- أن تخصص الإعلانات للمعلومات التي تفي بالمعنى المقصود من "مناطق النزاعات" كما عرّفه مجلس الإيكاو؛
- وأن لا تتاح النشرات على الموقع الشبكي للإيكاو إلا حين توفر الدولة المتضررة المعلومات، أو حين توفر دولة أخرى المعلومات دون وجود تعارض بين الدولتين؛

- وأن تتضمن قاعدة البيانات الإلكترونية أيضاً الآن روابط لمصادر المعلومات الخاصة بالدول والمتصلة بالمخاطر التي يواجهها الطيران المدني في مناطق النزاعات.

الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP)

في إطار برنامج الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP)، عملت الإيكاو بشكل وثيق مع شركائها وأصحاب المصلحة الأساسيين لتشجيع أنشطة التوعية في شتى أنحاء العالم من خلال المشاركة في مختلف منتديات الطيران، وتطوير أدوات الاتصال والإعلان، والمشاركة بشكل مباشر مع الطلاب والمعلمين.

وفي يونيو ٢٠١٦، استضافت الإيكاو حلقة عمل لمراقبي الحركة الجوية والعاملين في إلكترونيات سلامة الحركة الجوية. وهدفت حلقة العمل إلى توفير إرشادات إضافية تتعلق بتنفيذ التدريب القائم على الكفاءة في هذين الاختصاصين.

الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية (ASIAP)

عُقد الاجتماع الحضوري الأول للشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية (ASIAP) في ٢٥ نوفمبر ٢٠١٥ كاجتماع جانبي على هامش المنتدى العالمي للطيران (IWAF). وقدم الاجتماع فرصة سانحة للشركاء لمناقشة كيفية التنسيق والتعاون بشأن الجهود المتعلقة بالمساعدة الفنية. وأجريت اتصالات ربع سنوية، تم آخرها في شهري مارس ومايو ٢٠١٦، لبحث أنشطة الشركاء المتعلقة بالمساعدة الفنية في الدول المحددة ذات الأولوية.

ويوصفه منبراً للإيكاو وشركائها في مسألة السلامة لناحية تنسيق الجهود الرامية إلى توفير المساعدة للدول، فإن لبرنامج الشراكة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية الأهداف التالية: تقاسم المعلومات، وترتيب أولوية الدول والاحتياجات للمساعدة؛ والتنسيق والتعاون والتعاقد بشأن أنشطة المساعدة فيما بين الشركاء. ومن بين الأعضاء كندا، والصين، وفرنسا، واليابان، وماليزيا، وجمهورية كوريا، وسنغافورة، والمملكة المتحدة، والولايات المتحدة، والمجلس الدولي للمطارات (ACI)، وشركة Airbus، وشركة Boeing، ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO)، ووكالة السلامة الجوية الأوروبية (EASA)، واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، والبنك الدولي. أما الدول ذات الأولوية التي اختارها البرنامج للحصول على المساعدة فهي جزر البهاما، وبيلاروس، وكمبوديا، ومصر، وغابون، وغيانا، وأندونيسيا، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وفيتنام، والدول التالية ذات الشواغل البارزة في مجال السلامة: أنغولا، وجيبوتي، وأريتريا، وهايتي، وقيرغيزستان، وملاوي، ونيبال، وتايلند. والمشاريع جارية في كمبوديا، وغابون، وغيانا، وهايتي، وأندونيسيا، وملاوي، ونيبال، وتايلند، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وفيتنام. ونتيجة لبرنامج الشراكة في المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية، تقوم وكالة السلامة الجوية الأوروبية بدعم مشروع الإيكاو في نيبال، فيما تقدم شركة Boeing الدعم لمشروع الإيكاو في كمبوديا، وتساند اليابان مشروع الإيكاو في دول إقليم آسيا والمحيط الهادئ (APAC).

فرض الحظر على نقل بطاريات الليثيوم كبضائع على متن طائرات الركاب

أقر المجلس التعديلات التي أجريت على طبعة ٢٠١٥-٢٠١٦ بشأن التعليمات الفنية للنقل المأمون للبضائع الخطرة بطريق الجو (تعليمات فنية، الوثيقة ٩٢٨٤) التي تحظر نقل بطاريات أيونات الليثيوم كبضائع في طائرات الركاب. وستظل المتطلبات الإضافية التي أقرها المجلس في عام ٢٠١٥ للتخفيف من حدة المخاطر التي تطرحها بطاريات أيونات الليثيوم سارية المفعول للنقل بطائرات البضائع.

واستند القرار بشأن اعتماد الحظر إلى معلومات قدمتها فرق الخبراء المعنية بالبضائع الخطرة وعمليات الطيران وصلاحيات الطائرات للطيران، وإلى نتائج الاختبارات التي أشارت إلى أن اندلاع حريق في طرود بطاريات الليثيوم عالية الكثافة يمكن أن يؤدي إلى النهم أنظمة الحماية من الحرائق في مقصورة البضائع. والهدف من الحظر أن يكون بمثابة تدبير مؤقت إلى حين وضع ضوابط ترسخ مستوى مقبولاً من السلامة. ومن بين الضوابط اللازمة القاعدة القياسية للتعبئة القائمة على الأداء لنقل بطاريات أيونات الليثيوم. وقد بدأت جمعية مهندسي المحركات (SAE)، التي أنشئت بموجب طلب من الإيكاو، بوضع هذه القاعدة القياسية في شهر فبراير.

كما أقر المجلس التعديلات التي أجريت على الطبعة ٢٠١٥-٢٠١٦ بعنوان *إضافة للتعليمات الفنية* (الوثيقة 9284SU) التي تقدم إرشادات للدول تتعلق بنقل بطاريات أيونات الليثيوم.

نظم الطائرات الموجهة عن بعد (RPAS)

يستمر تزايد الطلب على استخدام نظم الطائرات الموجهة عن بعد (RPAS) بشكل هائل في شتى أنحاء الأرض. ويواجه كل من الهيئات التنظيمية ومقدمي خدمات الملاحة الجوية ضغوطاً متزايدة من مشغلي نظم الطائرات الموجهة عن بعد للوصول إلى الفضاء، فيما يطالب المنتجون والصناعات ذات الصلة بلوائح تنظيمية واضحة تتعلق بالترخيص والتشغيل. ويتواصل العمل على وضع إطار تنظيمي لتسهيل الوصول إلى الفضاء الجوي غير المخصص بواسطة طائرات موجهة عن بعد مع الحرص على الحفاظ على المستوى القائم من السلامة للطائرات التي يقودها طيار، وعلى إجازة الطيار العامل عن بعد.

وقد عقدت ندوة حول نظم الطائرات الموجهة عن بعد (RPAS) وخدمات الحركة الجوية (ATS) في ستوكهولم، السويد، حضرها ٢٢٥ مشاركاً. وعملت الندوة على إنكاء الوعي بكيفية قيام التكنولوجيات العاملة عن بعد بتغيير الطيران بشكل سريع.

وعقدت أيضاً في ستوكهولم حلقة العمل الإقليمية الأولى حول نظم الطائرات الموجهة عن بعد، التي استهدفت المنظمين ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والمشغلين والمنتجين، ومن المزمع عقد المزيد من حلقات العمل في عام ٢٠١٦.

واستكمالاً لعمل فريق الخبراء المعني بنظم الطائرات الموجهة عن بعد (RPASP)، أنشئ الفريق الاستشاري لنظم الطائرات الصغيرة غير المأهولة (SUAS-AG) من أجل وضع مواد إرشادية للدول، بما في ذلك أفضل الممارسات بشأن اللوائح الوطنية، والتركيز بوجه خاص على نظم الطائرات الصغيرة غير المأهولة، مثل الطائرات غير المأهولة التي يقل وزنها عن ٢٥ كيلوجراماً. ويمكن الاطلاع على مجموعة الأدوات الإلكترونية على الرابط التالي: <http://www.icao.int/safety/RPAS/Pages/UAS-Regulation-Portal.aspx>.

تحسين حماية سجلات التحقيق في الحوادث والوقائع

كلفَت الدورة الثامنة والثلاثون للجمعية العمومية المجلس، مع الأخذ في الاعتبار نتائج وتوصيات فرقة عمل حماية معلومات السلامة (SIP) (TF) وكذلك العمل المسترشد بتوصية هذه المجموعة، باتخاذ الخطوات الضرورية لضمان تحقيق التقدم المجزي باتجاه وضع أحكام جديدة و/أو معدلة بشأن حماية سجلات الحوادث والوقائع في الملحق الثالث عشر — *التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات*، والمواد الإرشادية ذات الصلة، وذلك قبل انعقاد الدورة العادية التالية للجمعية العمومية. وتبعاً لذلك، أنشأت الأمانة في أبريل ٢٠١٤ فريق خبراء حماية سجلات الحوادث والوقائع (GEPAIR) لوضع الصيغة النهائية للتوصيات الصادرة عن فرقة عمل حماية معلومات السلامة.

وقد اعتمد المجلس في مارس ٢٠١٦ التعديلات التي اقترح إجراؤها فريق خبراء حماية سجلات الحوادث والوقائع على الملحق الثالث عشر. أما التعديل رقم ١٥ على الملحق الثالث عشر، والمواد الإرشادية التي أعدت مؤخراً بعنوان *دليل حماية معلومات السلامة*، الجزء الأول — *حماية سجلات التحقيق في الحوادث والوقائع* (الوثيقة ١٠٠٥٣)، فتهدف إلى: تعزيز حماية سجلات التحقيق في الحوادث

والوقائع، وتأمين السبل لحماية سجلات التحقيق التي تقع تحت رعاية أو رقابة هيئة التحقيق في الحوادث، وإعطاء الأولوية لحماية السجلات التي تنسم بقدر أكبر من الحساسية، أي مسجلات الصوت في مقصورة القيادة (CVRs) ومسجلات الصورة في الطائرة (AIRs)، ومساعدة الدول في تعيين "الهيئة المختصة" وإدارة "اختبار التوازن"، ومساعدة الدول في إدراج عمليات الحماية الواردة في الفقرة ١٢-٥ من الملحق الثالث عشر في القوانين واللوائح الوطنية.

الملاحة الجوية

الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)

عقب التشاور مع الدول والمنظمات الدولية، أقر المجلس الطبعة الخامسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية التي ستعرض على الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للتصديق عليها بوصفها الاتجاه الاستراتيجي لبرنامج العمل الفني للإيكاو في مجال الملاحة الجوية. والخطة العالمية للملاحة الجوية هي وثيقة سياسية رفيعة المستوى تتعلق بقضايا القدرة والكفاءة في مجال الملاحة الجوية فضلاً عن كونها وثيقة للتخطيط والتنفيذ تُستخدم على الصعد العالمية والإقليمية والوطنية.

والطبعة الخامسة من الخطة العالمية للملاحة الجوية هي تحديث لحزمة التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs) وتقدم المزيد من المعلومات عن تنفيذ عناصر الحزمة باعتماد النهج القائم على الأداء لضمان فعالية التكاليف لاستثمارات التنفيذ.

الخطة الإقليمية للملاحة الجوية الإلكترونية (eANP)

خلال عام ٢٠١٥ والربع الأول من عام ٢٠١٦، قامت المكاتب الإقليمية التابعة للإيكاو، بالتنسيق مع المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) التابعة لها ومقارها الرئيسية، بتزويد المنصة الجديدة القائمة على الويب بالخطط الإقليمية للملاحة الجوية التي تتألف من ثلاثة مجلدات:

- المجلد الأول ويتضمن العناصر الثابتة لخطة الملاحة الجوية؛
- والمجلد الثاني ويتضمن العناصر المتحركة لخطة الملاحة الجوية؛
- والمجلد الثالث ويتضمن العناصر المتحركة/المرنة للخطة التي تقدم تخطيطاً لتنفيذ نظم الملاحة الجوية وتحديثها، مع الأخذ في الاعتبار حزمة التحسينات في منظومة الطيران (ASBUs).

وقد تم إقرار المجلد الأول من جانب رئيس المجلس بالإنابة عن المجلس لجميع الأقاليم ما عدا إقليم واحد. كما تم إقرار المجلد الثاني لبعض الأقاليم، على أن تقر الدول المجلد الثاني في جميع الأقاليم بحلول شهر يوليو. وتم إقرار المجلد الثالث لإقليم الشرق الأوسط، على أن تجهز الأقاليم الأخرى جميعها بحلول ديسمبر ٢٠١٦ بعد أن تصدق عليها المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ التابعة لكل منها.

نظام الرموز وعلامات الطريق الدولية (ICARD)

من أجل معالجة البنية المتقادمة لنظام الرموز وعلامات الطريق الدولية (ICARD) والمشكلات الفنية لتطبيقه الحالي، تعد الإيكاو منصة جديدة للنظام ICARD من شأنها أن تدعم الحاجة المتزايدة لرموز مؤلفة من أسماء خماسية الأحرف (5LNCs) في إعادة تصميم الفضاء الجوي واستيعاب الإمكانيات الملاحية الجديدة والمفهوم الجديد للعمليات.

وقد تم اختيار جامعة الصين للطيران المدني (CAFUC) لتحديث النظام ICARD الذي يتوقع تنفيذه بحلول نهاية عام ٢٠١٦. ويخضع النظام الجديد لاختبار القبول الأولي الذي عكس تقدماً متواصلاً باتجاه تطوير المنصة الجديدة. وستوفر المنصة الجديدة الاستقرار للنظام ICARD، وتزيد سرعات المعالجة، وتحسينات طفيفة، وتصميمًا أسهل استخداماً يعمل إلى حد بعيد على تحسين الكفاءة للإيكاو والدول المستخدمة.

التصدي للطوارئ

التتبع العالمي للطائرات

في ٢ مارس ٢٠١٦، اعتمد مجلس الإيكاو التعديل رقم ٤٠ على الجزء الأول من الملحق السادس، الذي تضمن جملة عناصر من بينها القواعد والتوصيات الدولية التي تتعلق بموقع الطائرة في حالة الاستغاثة.

وتحدد القواعد والتوصيات الدولية الشرط الذي يقضي بأن ترسل الطائرة بشكل مستقل معلومات يتم استناداً إليها تحديد موقع الطائرة مرة كل دقيقة على الأقل حين تكون في حالة استغاثة. وتعتبر الطائرة في حالة استغاثة حين تكون في حالة قد تؤدي إلى وقوع حادثة إن لم يتم تصحيح سلوك الطائرة. وتطبق القواعد والتوصيات الدولية على الطائرات الجديدة التي تزيد كتلة الإقلاع فيها على ٢٧٠٠٠ كيلوجرام اعتباراً من ١ يناير ٢٠٢١. كما يوصي الشرط بتطبيق القواعد على الطائرات الجديدة التي تزيد كتلة الإقلاع فيها على ٧٠٠ كيلوجرام اعتباراً من التاريخ نفسه.

وتنص القواعد والتوصيات الدولية على أنه يتعين على الإرسال المستقل لمعلومات الموقع أن يكون ناشطاً حين تكون الطائرة في حالة استغاثة. ومن شأن ذلك أن يوفر احتمالاً عالياً لتحديد مكان موقع الحادثة ضمن دائرة نصف قطرها ٦ أميال بحرية. كما أنها تحدد إمكانية تفعيل الإرسال يدوياً. وليست القواعد والتوصيات الدولية خاصة بتكنولوجيا معينة بل تسمح بحلول متنوعة، بما في ذلك نظام الإرسال النبضي. وهي تحدد معايير الأداء من قبيل ضرورة أن يكون الإرسال المستقل لمعلومات الموقع قادراً على بث المعلومات في حال فقدان الطاقة الكهربائية للطائرة، على الأقل للفترة المتوقعة لكامل الرحلة.

وقد تم إطلاق موقع شبكي عام بشأن مبادرات التتبع العالمي (<http://www.icao.int/safety/globaltracking>) ويجري تحديثه بشكل منتظم.

فيروس زيكا

في فبراير ٢٠١٦، أعلنت منظمة الصحة العالمية أن تفشي فيروس زيكا في البرازيل يمثل حالة طوارئ الصحة العامة التي تسبب قلقاً دولياً (PHEIC). ودعت منظمة الصحة العالمية إلى التصدي المنسق والمتعدد القطاعات من خلال التعاون المشترك بين الوكالات. وقد أخذت الإيكاو على عاتقها مسؤولية جهة الاتصال لقطاع الطيران لتيسير الاتصال مع منظمة الصحة العالمية ووكالات الأمم المتحدة الأخرى. وتشارك الإيكاو في اجتماعات المديرين لدى منظومة الأمم المتحدة، واجتماعات لجنة الطوارئ في منظمة الصحة العالمية، وتقوم بدور المستشار لدى منظمة الصحة العالمية في المسائل المتصلة بالطيران.

وأنشأت الإيكاو مجموعة لقطاع الطيران مؤلفة من الإيكاو والأياتا والمجلس الدولي للمطارات (ACI) والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية (IFALPA) ومنتدى النقل الدولي (ITF). ومن خلال مجموعة قطاع الطيران، تضمن الإيكاو أن يتم تقاسم المعلومات بين جميع أصحاب المصلحة وتنسيق الأنشطة داخل قطاع الطيران. وبالتشاور مع هذه المجموعة، أعدت الإيكاو ونفذت سجلاً قائماً على

الويب لمكافحة ناقلات الأمراض في المطارات، يقدم معلومات عن الأساليب التي تتبعها المطارات في مكافحة الحشرات أو الحيوانات التي قد تنقل الأمراض المعدية.

ويمكن لأصحاب المصلحة والجمهور النفاذ إلى سجل مكافحة ناقلات الأمراض في المطارات عبر الموقع الشبكي العام للإيكاو. والقصد من السجل هو تيسير تقاسم المعلومات ونشرها ومساعدة الدول في وضع سياسات لإبادة الحشرات بالاستناد إلى تقييم للمخاطر. والإيكاو هي بصدد التوسع في هذه المبادرة من خلال وضع أداة شاملة لتقييم المخاطر.

الحد من مخاطر الكوارث في الطيران وآلية التصدي للأزمات

نظر المجلس، أثناء دورته ٢٠٠٨، في اقتراح برسم استراتيجية بشأن الحد من مخاطر الكوارث في الطيران تتضمن مفاهيم الأمم المتحدة "إطار سينداي للحد من مخاطر الكوارث للفترة ٢٠١٥-٢٠٣٠" فضلاً عن اقتراح بإنشاء آلية للتصدي للأزمات، ووافق المجلس على وجوب نظر الجمعية العمومية في هذا الموضوع وتناوله كمسألتين مميزتين: أي رسم استراتيجية للتقليل من مخاطر الكوارث في الطيران، وسياسة تابعة للإيكاو بشأن التصدي لحالات الطوارئ.

التعديلات على الملاحق — اعتماد التعديلات في فبراير - مارس ٢٠١٦

اعتماد التعديل رقم ١٧٣ على الملحق الأول — إجازة العاملين

يتصل التعديل رقم ١٧٣ بالتثقيف الصحي وتطبيق المبادئ الأساسية لإدارة السلامة في عملية التقييم الطبي. ويستعيز التعديل عن إحدى التوصيات الحالية المتعلقة بالتثقيف الصحي والوقاية من الاعتلال الصحي لمقدمي الطلبات من الفئة الأولى ممن لا تتجاوز أعمارهم ٤٠ عاماً وذلك باعتماد قاعدة قياسية جديدة تتناول مبادئ مماثلة ولكن بتطبيق أوسع، كما أنه يرفع إحدى التوصيات إلى مستوى القاعدة القياسية فيما يتعلق بتطبيق المبادئ الأساسية لإدارة السلامة في عملية التقييم الطبي.

اعتماد التعديل رقم ٤٥ على الملحق الثاني — قواعد الجو

يتعلق التعديل رقم ٤٥ بالأحكام المتصلة بالتقييد بخطة الطيران وبتخفيض التغير المسموح في السرعة الهوائية الفعلية المعينة أو المقررة/عدد الماخ (Mach number). وتشير خبرة مقدمي خدمات الحركة الجوية إلى أن التفاوت الحالي المسموح به الذي يصل إلى تغيير في السرعة بنسبة ٥ في المائة قبل الإبلاغ عنه قد يكون كبيراً للغاية في ضوء الحدود الدنيا المخفضة للفصل الطولي. ويصح التعديل هذا الخطر المحتمل ويزيد من قابلية تطبيق القاعدة القياسية على طائرة تستخدم عدد الماخ كمرجع للسرعة. كما يضمن هذا التعديل أن تكون الانحرافات غير المقصودة والمتعمدة في السرعة مشمولة فيه بحيث يعكس بمزيد من الدقة المقاصد والظروف التي تطبق في ظلها القاعدة القياسية. وقد وضع التعديل رقم ٤٥ فريق خبراء الفصل بين الطائرات وسلامة النقل الجوي (SASP).

اعتماد التعديل رقم ٧٧ على الملحق الثالث — خدمة الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية

يتعلق التعديل رقم ٧٧ بتوفير معلومات الأرصاد الجوية لأغراض الطيران وبالانسق العالمي للإبلاغ عند تقييم أحوال سطح المدرج والإبلاغ عنها.

معلومات الأرصاد الجوية لأغراض الطيران

يقدم التعديل المتعلق بالأرصاد الجوية لأغراض الطيران إضافة تزايدية أخرى للتعديل المتعلق بالتبادل الرقمي لمعلومات الأرصاد الجوية كمكونٍ لبيئة إدارة المعلومات على صعيد المنظومة (SWIM) بتضمين الإشعارات المتعلقة بالرماد البركاني والأعاصير الاستوائية فضلاً عن معلومات الأرصاد الجوية التشغيلية (AIRMET). وقُدمت معلومات إضافية من النظام العالمي لتنبؤات المنطقة (WAFS) بشأن السحب الركامية وتكوّن الجليد والاضطرابات الهوائية فضلاً عن الإشارة إلى الخدمات القائمة على الإنترنت بدلاً من حذف الإشارة إلى الأنظمة التقليدية لتوزيع معلومات الملاحة الجوية بالأقمار الصناعية. وتمهد هذه التحديثات الطريق لتعزيز الكفاءات وتحسين المعلومات بشأن الأحوال الجوية الخطرة.

النسق العالمي للإبلاغ — أحوال سطح المدرج

أعدّ التعديل المتعلق بتعزيز النسق العالمي للإبلاغ في تقييم أحوال سطح المدرج والإبلاغ عنها من أجل الإبلاغ عن سطح المدرج بطريقة موحدة بحيث يتمكن طاقم الطائرة من القيام بدقة بتحديد الأداء المتعلق بالإقلاع والهبوط، ما يؤدي إلى انخفاض عالمي في وقائع/حوادث الخروج عن المدرج. وي طرح التعديل حلاً لقضية قائمة منذ زمن بعيد تتعلق بالربط بين أداء الطائرة والمعلومات المتعلقة بحالة المدرج بطريقة تنسم بدرجة أكبر من الموضوعية، ويشكل جزءاً من مراجعة هامة للعديد من الملاحق .

اعتماد التعديل رقم ٥٩ على الملحق الرابع — خرائط الطيران

يتعلق التعديل رقم ٥٩ بالاتصالات الصوتية بالأقمار الاصطناعية (SATVOICE) وبسطح القطاع البصري (VSS)

الاتصالات الصوتية بالأقمار الاصطناعية (SATVOICE)

تشكل الاتصالات الصوتية بالأقمار الاصطناعية جزءاً من مراجعة هامة للعديد من الملاحق وإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS)، ويقدم التعديل حكماً بشأن خرائط الطيران المتعلقة بعدد (أعداد) SATVOICE. وتساعد المعلومات السهلة المنال بشأن عدد (أعداد) SATVOICE طاقم الطائرة في الاتصال بوحدات خدمات الحركة الجوية (ATS) بطريقة أكثر فعالية مما يؤثر بشكل إيجابي على السلامة التشغيلية، ولا سيما في حالات الطوارئ.

سطح القطاع البصري (VSS)

يتناول التعديل المتعلق بسطح القطاع البصري تحديد عمليات اختراق سطح القطاع البصري على خرائط الطيران للإسهام في تحسين السلامة من خلال تعزيز الوعي الظرفي بالمخاطر المحتملة المتعلقة بالسلامة. ويرمي تحديث الأحكام المتصلة بمتطلبات نشر الصور والوظائف للنقاط الهامة التي يتم الطيران بجانبها أو فوقها، وأدنى ارتفاع في المنطقة (AMA)، والإجراءات المتعلقة باضطرابات الهواء الصافي (CAT H)، وتقييدات استخدام الممر الجوي في اتجاه محدد أثناء الطريق، إلى تأمين الوضوح والشفافية للمتطلبات الواردة في الملحق الرابع من أجل تجنب إساءة التفسير من قبل المستخدمين ودعم التنفيذ الفعال للمعايير، ما يؤدي إلى تعزيز مستوى السلامة. ويستكمل هذا التعديل على الملحق الرابع عمليات المراجعة التي أجريت على إجراءات خدمات الملاحة الجوية — عمليات الطائرات، المجلد الثاني — إنشاء إجراءات الطيران البصري والآلي (الوثيقة ٨١٦٨، إجراءات خدمات الملاحة الجوية - العمليات (PANS-OPS)) ومواد إرشادية.

اعتماد التعديلات رقم ٤٠ ورقم ٣٤ ورقم ٢٠ على الملحق السادس — تشغيل الطائرة، الأجزاء الأول والثاني والثالث

تتصل التعديلات بما يلي: النهج المتعلقة بمعالجة الإرهاق؛ وحماية تسجيلات مسجلات الطيران؛ ومواءمة وانتساق المصطلحات واللغة، وتحديث الأحكام المتعلقة بالملاحة القائمة على الأداء (PBN)، ونظام تحسين الرؤية (EVS)، والاعتبارات المتعلقة بتحويل المسار لإخماد

الحرائق التي تندلع في مقصورة البضائع؛ والتحسينات المتعلقة بتقييم أحوال سطح المدرج والإبلاغ عنها؛ وشروط نقل مسجلات الطيران؛ واسترجاع تسجيلات بيانات الطيران في الوقت المناسب من أجل التحقيقات؛ وعمليات الاتصال والاستطلاع القائمة على الأداء (PBCS)؛ وإدارة السلامة.

نُهج معالجة الإرهاق (الملحق السادس ، الجزء الأول)

يتناول التعديل اللاحق المتعلق بنُهج معالجة الإرهاق الحاجة إلى وجود تعريف للإرهاق يمكن تطبيقه في أي قطاع من قطاعات صناعة الطيران، ومراجعة العنوان المرتبط بالتحديث، والتوسع الكبير في مواد الإرشاد الداعمة.

حماية تسجيلات مسجلات الطيران (الملحق السادس ، الأجزاء الأول والثاني والثالث)

تتناول التعديلات المتعلقة بحماية مسجلات الطيران في العمليات الاعتيادية، خارج نطاق التحقيقات التي وردت في الملحق الثالث عشر، استخدام مسجلات الصوت في مقصورة القيادة ومسجلات الصور بالطائرة الذي ينبغي أن يقتصر على الأغراض المتصلة بالسلامة مع ضمانات الحماية المناسبة، وذلك لتفتيش أنظمة مسجلات الطيران، أو حين تُطلب التسجيلات أو النسخ المطبوعة عنها للإجراءات الجنائية. وقد أدخلت هذه الإجراءات في التعديل كاستثناء لعمليات الحماية المقدمة لمسجلات الصوت في مقصورة القيادة ومسجلات الصور بالطائرة من أجل السماح للسلطات المختصة بالنفاد إلى هذا النوع من التسجيلات والنسخ المطبوعة عنها واستخدامها دون قيد في حال ارتكاب أفعال جنائية وقد لا يكون أفراد الطاقم المعنيين قد وافقوا على مثل هذا الاستخدام (مثل حالات خطف الطائرات). وبالمثل، فإن استخدام مسجلات بيانات الطيران (FDRs) ونظم تسجيل بيانات الطائرة (ADRS) فضلاً عن الفئتين باء وجيم من مسجلات الصور بالطائرة ونظم تسجيل الصور بالطائرة (AIRS) ينبغي أن يقتصر على أغراض صلاحية الطائرات للطيران أو الصيانة، بما في ذلك برامج تحليل بيانات الطيران، مع عمليات الحماية المناسبة التي يقدمها الملحق التاسع عشر .

مواعمة وتنسيق المصطلحات واللغة، والأحكام المحدثة للملاحة القائمة على الأداء (PBN)، وتحسين نظام الرؤية (EVS)، والاعتبارات المتعلقة بتحويل المسار لإخماد الحرائق التي تندلع في مقصورة البضائع (الملحق السادس ، الأجزاء الأول والثاني والثالث) تتناول التعديلات القضايا التالية: اتساق المصطلحات (مثلاً أجهزة ومركبة) ومواعمة المصطلحات واللغة في جميع أجزاء الملحق السادس؛ والأحكام المنقحة للملاحة القائمة على الأداء، المتماشية مع الإطار الحالي للملاحة القائمة على الأداء، والضرورية لتبسيط عملية الموافقة على الملاحة القائمة على الأداء؛ ومواد إرشادية محدثة في المرفقات وتصويب أوجه التضارب فيما يتعلق بتحسين نظام الرؤية (EVS)؛ وفي الملحق السادس، الجزء الأول، إدراج توصية تتعلق بالقدرة الفورية على إخماد الحرائق التي تندلع في مقصورة البضائع (CCFS) في الطائرة، تنطبق على كل من عمليات تحويل المسار الممتدة زمنياً (EDTO) وعمليات (non-EDTO).

النسق العالمي للإبلاغ — أحوال سطح المدرج (الملحق السادس، الجزآن الأول والثاني)

تتصل التعديلات باستخدام النسق العالمي المعزز للإبلاغ لتقييم أحوال سطح المدرج والإبلاغ عنها وتتناول جزءاً صغيراً من المراجعة الهامة لعدة ملاحق من أجل اعتماد نسق عالمي للإبلاغ.

شروط نقل مسجلات الطيران (الملحق السادس، الأجزاء الأول والثاني والثالث)

اعتمد المجلس الأحكام القائمة على الأداء الواردة في الملحق السادس، الجزء الأول، المتعلقة بتتبع وتحديد مواقع الطائرات في حالات الاستغاثة، وضمان توافر بيانات مسجلات الطيران في الوقت المناسب للمساعدة في التحقيقات في الحوادث. وتتضمن تلك أحكاماً تمكن من تحديد موقع الحادثة ضمن دائرة نصف قطرها ٦ أميال بحرية، إضافة إلى ميزة المساعدة في عمليات البحث والإنقاذ.

يتناول التعديل على الملحق السادس ، الجزء الثاني، تمديد فترة التسجيل في مسجلات الصوت في مقصورة القيادة لمدة ٢٥ ساعة مما يسمح بالتقاط أنشطة الطاقم قبل الطيران وبعده وحتى في الرحلات البعيدة المدى. وعلاوة على ذلك، يسمح التعديل بتحقيق المواعمة مع متطلبات فترة مسجل بيانات الطيران. ويعمل التعديل في الجزء الثالث على مواعمة النص مع الملحق السادس، الجزآن الأول والثاني،

عمليات الاتصالات والاستطلاع القائمة على الأداء (PBCS) (الملحق السادس، الأجزاء الأول والثاني والثالث)
توضح التعديلات الأحكام القائمة المتعلقة بأداء الاتصالات المطلوب (RCP) وتضيف حكماً يتعلق بمعدات الاستطلاع والاستطلاع القائم على الأداء (PBS). والقصد من التعديل هو ضمان أن تفي نظم الاتصال والاستطلاع في الطائرة بمتطلبات أداء الاتصالات المطلوب ومواصفات أداء الاستطلاع المطلوب؛ وأن يشارك المشغل في برامج الرصد التي يعدها مقدمو خدمات الملاحة الجوية كما تنص عليه الفقرة ٣-٥-٣ من الفصل ٣ بالملحق الحادي عشر .

إدارة السلامة (الملحق السادس، الجزآن الأول والثالث)

تضمن التعديلات تحديث المراجع بحيث تعكس رفع وضع المرفق باء إلى التذييل ٣ في الملحق التاسع عشر .

اعتماد التعديل رقم ١٠٥ على الملحق الثامن — صلاحية الطائرة للطيران

يتصل التعديل بإدارة السلامة وينسق إبلاغ عالمي محسّن لتقييم أحوال سطح المدرج والإبلاغ عنها.

إدارة السلامة

هذا التعديل هو نتيجة لتوسيع القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو والمتعلقة بأنظمة إدارة السلامة الواردة في الملحق ١٨ لتشمل تصميم و/أو صنع المحركات أو المراوح؛ والتعديل على الملحق الثامن مطلوب لضمان الاتساق مع الملحق التاسع عشر .

النسق العالمي للإبلاغ — أحوال سطح المدرج

يتناول التعديل جزءاً صغيراً من مراجعة هامة لملاحق عدة من أجل اعتماد النسق العالمي للإبلاغ. وقد أعد النسق العالمي للإبلاغ من أجل الإبلاغ عن أحوال سطح المدرج بطريقة موحدة لكي يتمكن طاقم الطائرة من القيام بدقة بتحديد الأداء المتعلق بالإقلاع والهبوط، مما يؤدي إلى انخفاض عالمي في وقائع/حوادث الخروج عن المدرج.

اعتماد التعديل رقم ٩٠ على الملحق العاشر — اتصالات الطيران، المجلد الأول

يتناول التعديل قضايا ترتبط بالنظام العالمي للملاحة بالأقمار الاصطناعية (GNSS)، ونظام الهبوط الآلي (ILS)، وترشيد أنظمة الملاحة التقليدية.

اعتماد التعديل رقم ٩٠ على الملح العاشر ، المجلد الثاني

يتناول التعديل النقييدات الزاهنة المتعلقة بشبكة اتصالات الطيران الثابتة (AFTN) من حيث طول سطر الرسالة والطول الإجمالي للرسالة ومجموعة الأحرف المحدودة. كما يعمل التعديل على تحديث الإشارات لأدلة الإيكاو وحذف الإشارات إلى بوابات شبكة الإيكاو المشتركة لتبادل البيانات (CIDIN)/نظام مناولة رسائل الحركة الجوية (AMHS)، التي تشكل عمليات تنفيذ إقليمية محددة. وفيما يتعلق بوصلة البيانات والاتصالات الصوتية بالأقمار الاصطناعية (SATVOICE)، تم إدراج قدرة فتح وصلة البيانات (DLIC). ويوضح التعديل أيضاً الأحكام القائمة بشأن الاتصال بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات (CPDLC) وعقد الاستطلاع التابع التلقائي (ADS-C) من خلال إدخال شروط جديدة تتوافق مع القدرات الفعلية لأسطول الطائرات العاملة. كما يورد التعديل إشارة إلى دليل وصلة البيانات التشغيلية العالمية (GOLD) (الوثيقة ١٠٠٣٧).

اعتماد التعديل رقم ٩٠ على الملحق العاشر، المجلد الثالث

يتناول التعديل عدداً من القضايا المرتبطة بالنظام المتنقل لاتصالات الطيران في المطارات (AeroMACS) والاتصالات الصوتية بالأقمار الاصطناعية (SATVOICE).

النظام المتنقل لاتصالات الطيران في المطارات (AeroMACS)

يلبي التعديل المتعلق بالنظام المتنقل لاتصالات الطيران في المطارات (AeroMACS) الحاجة إلى نظام اتصالات عريض النطاق على سطح المطار لدعم الخدمات المستقبلية لإدارة الحركة الجوية من خلال استخدام طيف ترددات يتراوح بين ٥٠٩١ ميغاهرتز و ٥١٥٠ ميغاهرتز قام بتوزيعه المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠٠٧ والحاجة إلى خدمات اتصالات الطيران المتقلة AM(R)S.

الاتصالات الصوتية بالأقمار الاصطناعية (SATVOICE)

يعمل التعديل المتعلق بالاتصالات الصوتية بالأقمار الاصطناعية على توحيد خصائص النظام الضرورية للبنية التحتية المشتركة التي تستخدم مختلف شركات الأقمار الاصطناعية ومقدمي خدمات الشبكات ومعدات اللطائرات. وستحول الأحكام دون حدوث مزيد من الانحراف في التنفيذ وتسهم بشكل إيجابي في الانتقال من الاتصالات الصوتية عالية التردد إلى الاتصالات الصوتية بالأقمار الاصطناعية، كما هو متوخى في الخطة العالمية للملاحة الجوية (الوثيقة ٩٧٥٠).

اعتماد التعديل رقم ٥٠ على الملحق الحادي عشر — خدمات الحركة الجوية

يتصل هذا التعديل بعمليات الاتصالات والاستطلاع القائمة على الأداء (PBCS)، وتصميم الإجراءات ومراقبتها، وتعديل لاحق للتعديل ٧٧ على الملحق ٣، ومعالجة الإرهاق لدى مراقبي الحركة الجوية.

عمليات الاتصال والاستطلاع القائمة على الأداء (PBCS)

يحول التعديل الحكم السابق المتعلق بأداء الاتصالات المطلوب (RCP) إلى الاتصالات القائمة على الأداء (PBC) ويضيف أحكاماً جديدة تتعلق بمعدات الاستطلاع والاستطلاع القائم على الأداء (PBS). كما يتضمن التعديل شرطاً بشأن إنشاء برنامج رصد لعمليات الاتصالات والاستطلاع القائمة على الأداء (PBCS) حين تفرض مواصفات أداء الاتصال المطلوب وأداء الاستطلاع المطلوب.

القواعد والتوصيات الدولية بشأن تصميم الإجراءات ومراقبتها

يتناول التعديل متطلبات الإطار التنظيمي بشأن خدمة تصميم إجراءات الطيران الآلي وتحديد مسؤوليات الأطراف المتعاقدة بشأن تأمين إجراءات الطيران الآمنة. وسيعمل هذا التعديل على تحسين سلامة الطيران من خلال التنفيذ المتسق لخدمات تصميم إجراءات الطيران الآلي ومراقبة الخدمات من قبل الدول.

الأرصاء الجوية لأغراض الطيران

يعتبر التعديل المتعلق بالأرصاء الجوية لأغراض الطيران لاحقاً للتعديل رقم ٧٧ على الملحق الثالث ويتصل بتحديث تعريف نشرة الظواهر الجوية الخطرة (SIGMET) الوارد في الملحق الحادي عشر .

معالجة الإرهاق لدى مراقبي الحركة الجوية

ينص هذا التعديل على المعايير الدنيا لمعالجة مخاطر الإرهاق لدى مراقبي الحركة الجوية من خلال الامتثال للحدود المفروضة وتنفيذ نظام إدارة مخاطر الإرهاق (FRMS) على السواء.

اعتماد التعديل رقم ١٥ على الملحق الثالث عشر — التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات
يتصل التعديل رقم ١٥ بإنشاء هيئة مستقلة للتحقيق في الحوادث وحماية معلومات السلامة.

إنشاء هيئة مستقلة للتحقيق في الحوادث

تشير الهيئة المستقلة للتحقيق في الحوادث إلى هيئة مستقلة من الناحية الوظيفية عن هيئات الطيران الحكومية وغيرها من الكيانات الأخرى التي يمكن أن تتدخل في إجراء التحقيقات أو موضوعيتها بحيث يتسنى تعيين الأسباب المرتبطة بها والعوامل المساهمة بشكل سليم ووافٍ.

حماية معلومات السلامة

يتركز التعديل على ما يلي: حماية سجلات التحقيقات الواردة في الملحق الثالث عشر وتحقيق التوازن بين أهداف التحقيق والمصالح العامة الأخرى؛ والسبل الفعالة لحماية السجلات التي في عهدة هيئة التحقيق في الحوادث أو تحت رقابتها؛ وتقديم الدعم للدول في إدارة "اختبار التوازن" من قبل السلطة المختصة المعينة. ويقر التعديل بأن الظروف المختلفة تتطلب ضمانات مختلفة للحماية وأن الحماية التامة قد تؤدي إلى نتيجة عكسية. كما يقر بتضمين أنظمة قانونية مختلفة وممارسات الدول في تنفيذ الحماية الفعالة لسجلات التحقيق.

اعتماد التعديل رقم ١٣ على الملحق الرابع عشر — المطارات، المجلد الأول

يتصل التعديل بما يلي: النظام المستقل للتحذير عند اقتحام المدرج (ARIWS) والمساعدات البصرية؛ وتصميم المطارات؛ والنسق العالمي المحسن للإبلاغ.

النظام المستقل للتحذير عند اقتحام المدرج (ARIWS)

يتناول التعديل الحاجة إلى مواءمة الإجراءات المتصلة بتركيب النظام المستقل للتحذير عند اقتحام المدرج (ARIWS) بالنسبة لجميع المطارات وأنواع الأنظمة. وهو نظام معقد ويحتاج تنفيذه إلى موازنته إزاء الوسائل الأخرى مع إيلاء الاعتبار الواجب لفعالية التخفيف من حدة المخاطر، وفعالية العمليات، والجوانب المتعلقة بالكلفة والعوامل البشرية. ولا تتضمن الأحكام التزاماً أو توصية بشأن تركيب هذا النظام؛ إذ إن تركيب مثل هذا النظام لا يتم إلا بعد إجراء تقييم لمخاطر اقتحام المدرج في ذلك المطار.

المساعدات البصرية

يوضح التعديل مختلف الأحكام والملاحظات أو يعدلها بما في ذلك تلك المتصلة بما يلي: وضع العلامات الأرضية لموقع الانتظار قبل المدرج؛ ووضع العلامات الأرضية لموقع الانتظار الوسيط؛ ونظام مُميّن الانحدار للاقترب البصري T-VASIS و AT-VASIS.

تصميم المطارات

يصنف التعديل بصورة رسمية المناطق المعدة لعدم تجاوز طرف المدرج ويسمح باستخدام وسائل مكشوفة لتصريف الماء لإزالة الأمطار الغزيرة عن المدرج أو عن جوانبه.

النسق العالمي للإبلاغ — أحوال سطح المدرج

يتصل التعديل باستخدام نسق عالمي محسن للإبلاغ من أجل تقييم أحوال سطح المدرج والإبلاغ عنها بطريقة موحدة لكي يتمكن طاقم الطائرة من القيام بدقة بتحديد الأداء المتعلق بالإقلاع والهبوط، ما يؤدي إلى انخفاض عالمي في وقائع/حوادث الخروج عن المدرج.

اعتماد التعديل رقم ٧ على الملحق الرابع عشر — المطارات، المجلد الثاني

يتناول التعديل وضع العلامات الأرضية والقيود المتعلقة بعلو الأجسام والتخطيط للتصدي للطوارئ في المطارات الخاصة بالمروريات. كما يتناول إلغاء التعاريف الزائدة عن الحاجة في الملحق الرابع عشر ، المجلد الثاني.

اعتماد التعديل رقم ٣٩ على الملحق الخامس عشر — خدمات معلومات الطيران

يتصل التعديل بما يلي: نشر المعلومات عن منطقة السلامة في طرف المدرج (RESA) ونظام الكبح في دليل الطيران (AIP)، والتقييدات على استخدام الممر الجوي في اتجاه محدد أثناء الطريق؛ والنسق العالمي للإبلاغ لتقييم أحوال سطح المدرج والإبلاغ عنها؛ وعمليات الاتصالات والاستطلاع القائمة على الأداء (PBCS) والاتصالات الصوتية بالأقمار الاصطناعية (SATVOICE).

منطقة السلامة في طرف المدرج (RESA) ونظام الكبح

يتطلب التعديل بيانات تتعلق بنظام الكبح يتعين قياسها ووصفها والإعلان عنها إضافة إلى معلومات تتصل بمنطقة السلامة في طرف المدرج، وهو لاحق للتعديل الذي أجري على الملحق الرابع عشر ، المجلد الأول.

النسق العالمي للإبلاغ — أحوال سطح المدرج

يتصل التعديل باستخدام نسق عالمي محسن للإبلاغ من أجل تقييم أحوال سطح المدرج والإبلاغ عنها بطريقة موحدة لكي يتمكن طاقم الطائرة من القيام بدقة بتحديد الأداء المتعلق بالإقلاع والهبوط، ما يؤدي إلى انخفاض عالمي في وقائع/حوادث الخروج عن المدرج.

تقييدات استخدام الممر الجوي في اتجاه محدد أثناء الطريق

يوضح هذا التعديل، إلى جانب التعديلات اللاحقة على الملحق الرابع *ودليل خدمات معلومات الطيران* (الوثيقة ٨١٢٦)، الشروط المتعلقة بالتقييدات على استخدام الممر الجوي في اتجاه محدد أثناء الطريق ويحل جوانب الالتباس التي تتخلل طريقة تصويرها في أدلة الطيران الوطنية.

عمليات الاتصالات والاستطلاع القائمة على الأداء (PBCS) والاتصالات الصوتية بالأقمار الاصطناعية (SATVOICE)

يدعم التعديل أحكام عمليات الاتصالات والاستطلاع القائمة على الأداء الواردة في الملحق الحادي عشر والمتعلقة بمواصفات أداء الاتصالات المطلوب (RCP)/أداء الاستطلاع المطلوب (RSP)، ويضمن إدراج مواصفات أداء الاتصالات المطلوب و/أو أداء الاستطلاع المطلوب في نسق موحد في دليل الطيران الوطني. كما يتضمن التعديل حكماً في دليل الطيران بشأن أرقام الاتصالات الصوتية بالأقمار الاصطناعية بحيث تكون في متناول موظفي عمليات الطيران.

اعتماد التعديل رقم ١ على الملحق التاسع عشر — إدارة السلامة

يستند هذا التعديل إلى المبادئ القائمة الواردة في الملحق التاسع عشر مع بعض التعديلات الهيكلية الرامية إلى تيسير التنفيذ الفعال، وتشمل ما يلي: ترقية أحكام برنامج السلامة الوطنية (SSP) المدمجة مع العناصر الحاسمة (CEs) لنظام مراقبة خدمات السلامة الوطنية (SSO)؛ وتحسين أحكام نظام إدارة السلامة (SMS)؛ وتوسيع نظام إدارة السلامة ليشمل المؤسسات المسؤولة عن تصميم و/أو تصنيع المحركات والمراوح؛ وتحديث الأحكام المتعلقة بحماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر ذات صلة.

التعديلات المعتمدة للوثائق المتعلقة بإجراءات خدمات الملاحة الجوية (PANS)

اعتماد التعديل رقم ٣٢ على إجراءات خدمات الملاحة الجوية - مختصرات ورموز الإيكاو (PANS-ABC)

يضيف التعديل مختصرات ورموزاً جديدة ويلغي المختصرات والرموز التي بطل استعمالها. وتعتبر المختصرات والرموز المتعلقة بالأرصاد الجوية وتنفيذ عمليات الاتصالات والاستطلاع القائمة على الأداء والاتصالات الصوتية بالأقمار الاصطناعية لاحقة للتعديلات التي أجريت على الملاحق الثالث والسادس والحادي عشر والخامس عشر وإجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (PANS-ATM) (الوثيقة ٤٤٤٤).

اعتماد التعديل رقم ١ على إجراءات خدمات الملاحة الجوية - المطارات

يقدم التعديل أحكاماً تتعلق باستخدام النسق العالمي للإبلاغ لتقييم أحوال سطح المدرج والإبلاغ عنها. كما يعيد التعديل تنظيم إجراءات خدمات الملاحة الجوية - المطارات مقسماً إياها إلى جزأين من أجل فهمها بشكل أفضل: يتضمن الجزء الأول مسائل رفيعة المستوى، بما في ذلك ترخيص المطارات، فيما يتضمن الجزء الثاني مسائل التشغيل اليومية من قبيل الأضرار بسبب أجسام غريبة (FOD) والمخاطر الناجمة عن الحياة البرية وتفتيش مناطق الحركة.

اعتماد التعديل رقم ٧ على إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (PANS-ATM)

يتصل التعديل بما يلي: الحدود الدنيا للفصل الطولي والجانبى القائم على الأداء وإجراءات الصعود والنزول (CDP) في عقد الاستطلاع التابع التلقائي (ADS-C)؛ وفصل طائرة مغادرة عن طائرة قادمة بتتبع مسار ملاحة المنطقة (RNAV) أو مسار أداء الملاحة المطلوب (RNP)؛ وقدرة فتح وصلة البيانات (DLIC) وعقد الاستطلاع التابع التلقائي وعمليات الاتصالات والاستطلاع القائمة على الأداء والاتصالات الصوتية بالأقمار الاصطناعية (SATVOICE)؛ والتوجيه نحو الاقتراب النهائي، والإرشاد بشأن شوط الإقلاع المتاح (TORA) واستخدام المغادرة الآلية القياسية/الوصول الآلي القياسي (SID/STAR)؛ وصياغة لغوية موحدة بين الطاقم الأرضي وطاقم الطائرة تتعلق بإزالة الجليد/منع تكون الجليد؛ وإجراءات النزول الطارئ؛ والنظام المستقل للتحذير عند اقتراب مدرج (ARIWS)؛ وتوجيه التقارير الجوية الخاصة وتعريف معلومات نشرة الظواهر الجوية الخطرة SIGMET؛ ونسق عالمي محسن للإبلاغ لتقييم أحوال سطح المدرج والإبلاغ عنها.

اعتماد التعديلين رقم ٧ ورقم ٧ على إجراءات خدمات الملاحة الجوية - العمليات (PANS-OPS)، المجلدان الأول والثاني، على التوالي

يتصل التعديلان بما يلي: تخفيض الحد الأدنى للخلوص من العوائق (MOC) في إجراءات الدوران للمغادرة؛ واستخدام مجرى الوصول إلى النقطة الثابتة (CF) في مراحل الإقلاع؛ وإجراءات الموازنة (التعويض) في الملاحة الرأسية البارومترية (Baro-VNAV)؛ واستخدام الملاحة القائمة على الأداء مع نظام الهبوط الآلي/نظام الهبوط الميكرووفي/نظام الهبوط باستخدام نظام تقويم الإشارات بالنظم الأرضية (GBAS) (ILS/MLS/GLS)؛ ومتطلبات تصميم إجراءات نظام تقويم الإشارات بالأقمار الصناعية (SBAS) ونظام تقويم الإشارات بالنظم الأرضية (GBAS)؛ وشروط اختراقات سطح القطاع البصري (VSS)؛ ومتطلبات تحديد أدنى ارتفاع في المنطقة (AMA)؛ وإدخال تحسينات على أحكام نظام الطائرة لتفادي الاصطدام (ACAS).

الأدلة الصادرة (يناير إلى يونيو ٢٠١٦)

- الوثيقة ٩٨٨٠، دليل المواصفات الفنية المفصلة لشبكة اتصالات الطيران (ATN) باستخدام معايير وبروتوكولات ISO/OSI
 الوثيقة ٩٩٦٦، دليل مراقبة نُهج معالجة الإرهاب (الطبعة الثانية)
 الوثيقة ١٠٠٢٠، دليل بشأن الحقيبة الالكترونية للرحلات الجوية (EFB)
 الوثيقة ١٠٠٥٣، دليل حماية معلومات السلامة، الجزء الأول — حماية سجلات التحقيق في الحوادث والوقائع
 الوثيقة ١٠٠٥٦، دليل التدريب والتقييم القائمين على الكفاءة لمراقبي الحركة الجوية
 الوثيقة ١٠٠٥٧، دليل التدريب والتقييم القائمين على الكفاءة للعاملين في إلكترونيات سلامة الحركة الجوية
 الوثيقة ١٠٠٦٣، دليل مراقبة تطبيق الحدود الدنيا للفصل الأفقي القائم على الأداء
 دليل معالجة الإرهاب لمشغلي الخطوط الجوية (الطبعة الثانية) ICAO/IATA/FALPA
 دليل معالجة الإرهاب لمقدمي خدمات الحركة الجوية ICAO/CANSO/IFATCA
 دليل معالجة الإرهاب لمشغلي الطيران العام في الطائرات الكبيرة والنفائثة ICAO/IBAC/FSF

الأمّن والتسهيلات

الأمّن

مشروع التعديل رقم ١٥ على الملحق السابع عشر والإرشادات ذات الصلة

خلال الاجتماع الثالث للدورة ٢٠٨، نظر المجلس في مقترحات بشأن التعديل رقم ١٥ على الملحق السابع عشر — /الأمّن. وقد نجمت هذه المقترحات من استعراض الملحق السابع عشر في الاجتماع السابع والعشرين لفريق خبراء أمن الطيران (AVSECF/27)، الذي انعقد في مونتريال من ١٤ إلى ١٨ مارس ٢٠١٦.

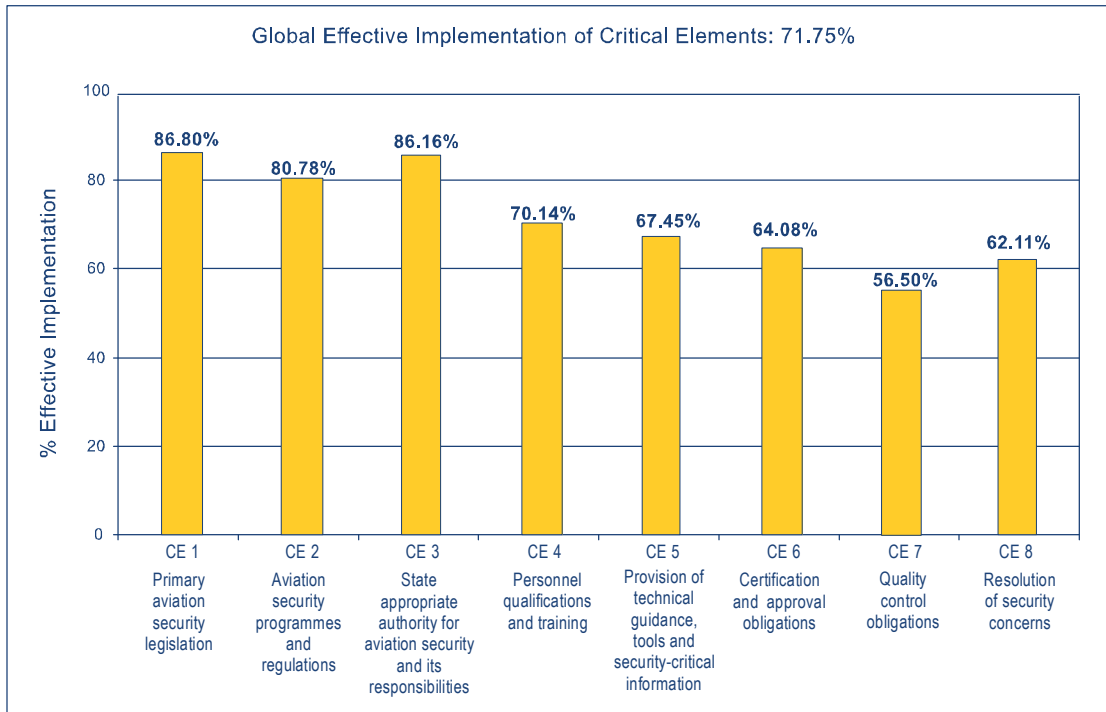
وفي ٨ يونيو ٢٠١٦، جرى توزيع كتاب المنظمة السري رقم AS 8/2.1-16/58 الذي يتضمن التعديل المقترح على الملحق على جميع الدول الأعضاء لاستعراضه وإبداء التعليقات بشأنه، ومن المنتظر أن يُعرض التعديل المقترح على المجلس لاعتماده أثناء الدورة ٢٠٩ في نوفمبر ٢٠١٦، وسوف يصبح ساري المفعول في يوليو ٢٠١٧.

وتتضمن الأحكام الجديدة و/أو المراجعة الواردة في التعديل المقترح رقم ١٥ على الملحق السابع عشر ما يلي: كشف السلوك؛ والابتكار في مجال أمن الطيران؛ وأسلحة الدفاع الجوي المحمولة (MANPADS)؛ وتقييمات المخاطر؛ والأمن الإلكتروني؛ وأمن المنطقة المفتوحة للجمهور. ومع الأخذ في الاعتبار التهديدات المتصاعدة للهجمات الإرهابية على المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات، مصحوبة بحوادث الإرهاب التي تمت مؤخراً في الأماكن المزدحمة، سواء في المطارات أو في المواقع الخالية من الطيران، فإن رفع مستوى التوصيات بشأن أمن المناطق المفتوحة للجمهور إلى قواعد قياسية يجري اقتراحه في التعديل رقم ١٥.

وفي شهر أبريل صدرت الصيغة المحدثة للبيان العالمي بشأن سياق المخاطر الخاص بالإيكاو (الطبعة الخامسة) التي أخذت في الاعتبار التهديدات المحتملة للأمن والمشهد العالمي للمخاطر. ويجري وضع مواد إرشادية أخرى بما في ذلك وثيقة الإيكاو بشأن عمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاعات، التي يتوقع أن تصبح متاحة في النصف الثاني من عام ٢٠١٦.

البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP)

في النصف الأول من عام ٢٠١٦، تم تنفيذ أربع عشرة عملية تدقيق لبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران - نهج الرصد المستمر (USAP-CMA)، مما رفع العدد الإجمالي لعمليات تدقيق البرنامج USAP-CMA إلى ١٠ عمليات تدقيق على الوثائق و ٣٠ عملية تدقيق في المواقع. ويُظهر الشكل ١ نتائج عمليات التدقيق العالمية المجمعّة للدورة الثانية للبرنامج USAP والبرنامج USAP-CMA حتى ٣٠ يونيو ٢٠١٦، من حيث صلتها بتنفيذ العناصر الحاسمة (CEs) لنظام مراقبة أمن الطيران. وفي عام ٢٠١٦، جرت مهمة واحدة في لاإيكاو للمصادقة على الإجراءات التي اتخذتها إحدى الدول لتسوية الشاغل الأبرز الخاص بها في مجال الأمن (SSeC). وخلال عام ٢٠١٦، نُشرت على الموقع الشبكي للأمن للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران ثلاثة شواغل جديدة بارزة في مجال الأمن خاصة بدولة واحدة، وأزيل في دولة أخرى شاغل واحد من الشواغل البارزة في مجال الأمن. وحتى ٣٠ يونيو ٢٠١٦، بقي اثنا عشر شاغلاً بارزاً في مجال الأمن معلّقاً دون حل في خمس دول.



الشكل ١

دليل المفاتيح العامة (PKD) للإيكاو

أنشئ دليل المفاتيح العامة (PKD) للإيكاو لدعم الأعضاء في الوصول إلى المعلومات الأساسية العامة المخزنة في الرقاقة من أجل التحقق من جوازات السفر الإلكترونية وإثبات أصالتها، ويعتبر عنصراً أساسياً من عناصر استراتيجية برنامج الإيكاو لتحديد هوية المسافرين (TRIP).

ومنذ يناير ٢٠١٦، انضمت ست دول إضافية من الدول الأعضاء إلى دليل المفاتيح العامة (PKD) للإيكاو، مما رفع العدد الإجمالي للمشاركين في دليل المفاتيح العامة إلى ٥٢ مشاركاً.

وبغية تشجيع المشاركة في دليل المفاتيح العامة للإيكاو، قدّم التعديل رقم ٢٥ على الملحق التاسع — *التسهيلات*، الذي دخل حيز النفاذ في فبراير ٢٠١٦، مراجعة للممارسة الموصى بها رقم ٣-٩-١ المتعلقة بدليل المفاتيح العامة. وتقسّم الممارسة الموصى بها إلى ممارستين: الأولى تستهدف مُصدري الوثائق والأخرى سلطات مراقبة الحدود. وتوصي الإيكاو بشدة بالمشاركة في دليل المفاتيح العامة، علماً بأن مراجعة الملحق التاسع تهدف إلى تعزيز هذا الموقف.

وبعد أن أجرت الإيكاو مناقصة بشأن عقد تشغيلي للشركة المشغلة لدليل المفاتيح العامة، تم التوقيع على عقد لتوفير دليل المفاتيح العامة (PKD) للإيكاو مع شركة Bundesdruckerei GmbH بوصفها الجهة المتعاقدة الرئيسية للتصميم الكامل لدليل المفاتيح العامة وتطويره وتشغيله. وبموجب هذا العقد الجديد، الذي دخل مرحلة التشغيل الكامل في أبريل ٢٠١٦، ومنذ يناير ٢٠١٦، انخفضت رسوم تسجيل المشاركين الجدد في دليل المفاتيح العامة من ٥٦ ٠٠٠ دولار أمريكي إلى ١٥ ٩٠٠ دولار أمريكي، وسوف تنخفض الرسوم السنوية للمشاركين الحاليين بشكل مماثل. وتجدر الإشارة إلى أنه كلما ازداد عدد المشاركين في دليل المفاتيح العامة، انخفضت الرسوم السنوية المتوجبة على كل مشارك من المشاركين.

برنامج دعم التنفيذ والتطوير الخاص بالأمن (ISD-SEC)

في أبريل ٢٠١٦، نظمت الإيكاو، بالتعاون مع اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC)، المؤتمر الوزاري الأفريقي بشأن أمن الطيران والتسهيلات، الذي انعقد في ويندوك، ناميبيا. وعند اختتام المؤتمر، اعتمد إعلان ويندوك الذي أعاد التأكيد على الالتزام بتحسين مستوى الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بأمن الطيران والتسهيلات داخل القارة الأفريقية، ودعا إلى وضع خطة عمل لضمان تنفيذ الإعلان وتحقيق الأهداف.

وفي يونيو ٢٠١٦، نظمت الإيكاو الندوة الأولى لخطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا التي انعقدت في مالايو، غينيا الاستوائية. وتداولت الندوة موضوعات عدة وقدمت توصيات للنظر فيها ليتم دمجها في برنامج عمل خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا. كما نظرت الندوة في التقرير حول نتائج المؤتمر الوزاري الأفريقي وحثت الدول على تعزيز التزاماتها بشأن تنفيذ إعلان ويندوك كما حثت أصحاب المصلحة على خلق وعي متزايد بأهداف وأنشطة خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا ودعمها.

التسهيلات

إعداد وتنفيذ الأحكام المتعلقة بالتسهيلات

عُقد الاجتماع التاسع لفريق خبراء التسهيلات (FALP/9) في أبريل ٢٠١٦. وتضمّن جدول أعمال الاجتماع موضوعات من قبيل التطورات الأخيرة للتسهيلات في الإيكاو ومنظومة الأمم المتحدة ومنظمات دولية أخرى؛ ومقترحات بشأن التعديلات على الملحق التاسع (بما في ذلك القواعد والتوصيات الدولية الجديدة/المراجعة بشأن القصر غير المصحوبين بذويهم، والمعلومات المسبقة عن الركاب (API)، ومراقبة الحدود ونظم السفر الإلكترونية)؛ ومسائل تتصل بتنفيذ الملحق التاسع. ومن المقرر أن تقدم هذه التوصيات إلى المجلس للنظر فيها أثناء دورته ٢١٠ في أوائل عام ٢٠١٧.

أما الوثيقة ٩٦٣٦، *الإشارات الدولية لإرشاد الأشخاص في المطارات والمحطات البحرية*، فإنها تخضع لعملية مراجعة، ويتوقع أن تصدر في عام ٢٠١٧.

العمل على المستوى الوطني والدولي لضمان أمن وسلامة تحديد هوية المسافرين ومراقبة الحدود

عُقد الاجتماع الأول للفريق الاستشاري الفني المعني ببرنامح تحديد هوية المسافرين (TAG/TRIP/1) في المقر الرئيسي للإيكاو في الفترة من ٣٠ مارس إلى ١ أبريل ٢٠١٦. ومن بين البنود التي عرضتها الأمانة للنظر فيها: الخطة العالمية المقترحة لتسهيلات الطيران (GAFP)؛ ومفهوم جديد لبطاقة تعليمات الوظيفة لرصد التقدم المحرز في تنفيذ برنامج تحديد هوية المسافرين والإبلاغ عنه؛ وإطلاق الإيكاو لمنصة جديدة لبرنامج تحديد هوية المسافرين من أجل تقاسم المعلومات؛ وخطة تشجيعية لاستراتيجية برنامج تحديد هوية المسافرين للإيكاو؛ ووضع تحليل لنسبة الفائدة إلى التكلفة لدعم تنفيذ المراقبة الآلية للحدود؛ وخريطة طريق لاعتماد قاعدة قياسية لجوازات السفر الإلكترونية في الملحق التاسع؛ ونتائج استبيان الإيكاو بشأن التنفيذ والمساعدة في استراتيجية برنامج تحديد هوية المسافرين. كما صدق الاجتماع على مشروع خطة تشغيلية أعدتها الأمانة لتنفيذ استراتيجية برنامج تحديد هوية المسافرين للإيكاو.

ونظر الاجتماع الأول للفريق الاستشاري الفني المعني ببرنامح تحديد هوية المسافرين (TAG/TRIP/1) في مجموعة واسعة من القضايا الفنية، بما في ذلك وضع المواصفات والإرشادات المتعلقة بوثائق السفر المقروءة آلياً (الوثيقة ٩٣٠٣)، وتزويد الدول الأعضاء بالمساعدة على الامتثال لقواعد وإرشادات معينة. ووافق الاجتماع على المشروع الجديد لبنود اختصاصات (ToR) الفريق الاستشاري الفني المعني ببرنامح تحديد هوية المسافرين (TAG/TRIP)، الذي أقره لاحقاً الأمين العام وتم تعميمه على الدول الأعضاء بموجب كتاب المنظمة EC 6/8-16/48 المؤرخ ٣ يونيو ٢٠١٦. وبموجب الكتاب نفسه، دعيت الدول الأعضاء ومنظمات دولية مختارة لتسمية خبراء للعمل في الفريق TAG/TRIP في المستقبل. وبغية تطوير أعماله، أقر الاجتماع الأول للفريق الاستشاري الفني المعني ببرنامح تحديد هوية المسافرين (TAG/TRIP/1) برامج عمل مستقبلية لمجموعتيه الفرعيتين: مجموعة عمل التكنولوجيات الجديدة (NTWG) ومجموعة عمل التنفيذ وبناء القدرات (ICBWG). وتبعاً لذلك، اجتمعت مجموعة عمل التنفيذ وبناء القدرات في لاهاي (٣-٤ مايو ٢٠١٦) فيما اجتمعت مجموعة عمل التكنولوجيات الجديدة في سيائل (٧-٩ يونيو ٢٠١٦) من أجل تطوير العمل المتعلق بتنفيذ استراتيجية برنامج تحديد هوية المسافرين.

وأجريت حلقة دراسية إقليمية لبرنامج تحديد هوية المسافرين في جزيرة كيش (جمهورية إيران الإسلامية) من ٩ إلى ١١ مايو ٢٠١٦. واستضافت منظمة الطيران المدني (CAO) في إيران الحلقة الدراسية التي سلطت الضوء على أهمية استراتيجية برنامج تحديد هوية المسافرين في تعزيز الأمن على الصعيدين الوطني والدولي ومحاربة الجريمة العابرة للحدود والإرهاب من خلال منع حركة الإرهابيين، وتطبيق مراقبة فعالة للحدود، وفرض ضوابط على إصدار الهويات ووثائق السفر.

وخلال الأشهر الستة الأولى من عام ٢٠١٦، نشر عدد من المواد الإرشادية الجديدة أو المحدثّة المتصلة ببرنامح تحديد هوية المسافرين على الموقع الشبكي العام للإيكاو وعلى المنصة الآمنة الجديدة لبرنامج تحديد هوية المسافرين للإيكاو. وتضمنت هذه مجموعة من أفضل الممارسات لحيازة وثائق السفر المقروءة آلياً للبيضاء والخدمات (مارس ٢٠١٦)، وإرشادات بشأن تداول عينات من وثائق السفر (مارس ٢٠١٦)، ومبادئ توجيهية لأفضل الممارسات للتحقق من الأصالة بالآلات البصرية (أبريل ٢٠١٦)، ودليل جديد للخبراء لتقييم أمن تداول وثائق السفر وإصدارها (مايو ٢٠١٦)، وإرشادات بشأن وثائق السفر في حالات الطوارئ (مايو ٢٠١٦). وهذه الأدلة هي من إعداد خبراء فنيين من مجموعات عمل الفريق الاستشاري الفني المعني ببرنامح تحديد هوية المسافرين.

وتحت ستار تنفيذ برنامج تحديد هوية المسافرين للإيكاو، تواصل نجاح الجهود المبذولة من أجل ربط احتياجات الدول بخبرة الإيكاو وجماعة المانحين. وأجري عدد من أنشطة بناء القدرات في الفترة الواقعة بين يناير ويونيو ٢٠١٦ من خلال مواصلة تنفيذ المشروع الممول من كندا بعنوان "تعزيز إدارة أمن وثائق السفر وتحديد الهوية في منطقة الساحل". ووضعت الصيغة النهائية لمجموعة المواد التدريبية الصادرة عن الإيكاو (ITP)، ما أدى إلى المصادقة عليها في دوالا، الكاميرون، في مارس ٢٠١٦. ويعتبر هذا التدريب حاسم الأهمية لتعزيز كفاءات موظفي تفتيش الخط الأمامي من سلطات شؤون الهجرة ومراقبة الحدود فيما يتعلق بتفحص وثائق السفر بشكل فعال، ما يمكنهم من تسريع حركة المسافرين الشرعيين وتحديد هوية الأفراد الذين يشكلون خطراً كبيراً. وبهذا التدريب، تكون الإيكاو في وضع يمكنها

من الاستجابة بصورة إيجابية لطلبات المساعدة المقدمة من الدول الأعضاء. وقد أطلقت مجموعة المواد التدريبية الصادرة عن الإيكاو باللغة الفرنسية في مايو ٢٠١٦، وهي متاحة أيضاً باللغة الإنكليزية وستتوافر قريباً باللغة العربية. وقد جرت بعثة تقييم فنية، وهي الأخيرة من بين البعثات الأربع التي تمت في إطار المشروع، في يواندي، الكامبيرون، في مارس ٢٠١٦. وفي الوقت نفسه، يجري الحفاظ على التنسيق مع جماعة المانحين من أجل الحصول على تمويل للاستمرار في مساعدة الدول الأعضاء على تنفيذ استراتيجية برنامج تحديد هوية المسافرين.

العمل والتعاون على الصعيدين الوطني والدولي بشأن مسائل التسهيلات

في أعقاب اعتماد قرار مجلس الأمن رقم ٢١٧٨ (٢٠١٤) الذي يدعو، في جملة أمور، الدول الأعضاء إلى استخدام المعلومات المسبقة عن الركاب (API) لمنع سفر المقاتلين الإرهابيين الأجانب، قامت الإيكاو بتعزيز التعاون مع مركز الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب (UNCCT) بشأن العمل المشترك المتعلق بالمسائل المتصلة بالمعلومات المسبقة عن الركاب وسجلات أسماء الركاب، ولا سيما من خلال دعم حلقتها الدراسية الإقليمية بشأن التنفيذ المتصل بالمعلومات المسبقة عن الركاب اللتين عقدتا في بانكوك (مارس ٢٠١٦) وعمان (مايو ٢٠١٦). وقد تقرر إجراء حلقات دراسية إضافية في فيينا (يوليو ٢٠١٦)، واسطنبول (أكتوبر ٢٠١٦)، وفي أفريقيا (ديسمبر ٢٠١٦).

التنمية الاقتصادية للنقل الجوي

السياسات والأنظمة الاقتصادية

عقدت ندوة الإيكاو الثالثة بشأن النقل الجوي (IATS) في ٣٠-٣١ مارس ٢٠١٦، تناولت المنافسة في مجال النقل الجوي الدولي. ووفرت منبراً للمسؤولين من هيئات النقل الجوي والهيئات المعنية بالمنافسة ولعملة من منظمات دولية وصناعة الطيران والهيئات الأكاديمية لتبادل وجهات النظر والخبرات، وأسفرت نتائجها عن مساهمات مفيدة للعمل الذي يضطلع به فريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP) في إعداد مشاريع اتفاقات دولية من أجل تحرير الوصول إلى الأسواق والشحن الجوي وملكية الناقلات الجوية والرقابة عليها.

وعقد الفريق العامل لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي اجتماعاً في ١-٢ أبريل ٢٠١٦ تركز فيه الاهتمام على معالجة قضايا أساسية تتصل بمشاريع الاتفاقات. وساهم الاجتماع في توجيه المزيد من عمل الفريق العامل.

وواصلت الأمانة عملها المتعلق بتحديث سياسات الإيكاو ومواد إرشادية بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (الوثيقة ٩٥٨٧) ودليل تنظيم النقل الجوي الدولي (الوثيقة ٩٦٢٦). وسوف تُتاح طبعة مؤقتة من الوثائق المحدثة للدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.

وسوف تستضيف وزارة النقل والطيران المدني لكومونولث جزر البهاما مؤتمر الإيكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية لعام ٢٠١٦ (ICAN2016). وسوف يعقد في ناسو في الفترة من ٥ إلى ٩ ديسمبر ٢٠١٦. وتجري الأمانة التحضيرات للمؤتمر بالتنسيق الوثيق مع الإدارات المعنية للدول المضيفة.

اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

عملاً بتوصيات الاجتماع المشترك الرابع لفريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات الملاحة الجوية (AEP-ANSEP/4)، اضطلعت فرق العمل التي أنشأها الاجتماع بالأعمال التي أسندت إليها في المجالات التابعة لكل منها، بما في ذلك استعراض سياسات الإيكاو والإرشادات القائمة ذات الصلة ووضع مقترحات لكي ينظر فيها الاجتماع المشترك القادم لفريقي الخبراء.

بيانات الملاحة الجوية والتحليل الاقتصادي

باشرت الإيكاو التعاون مع الاتحادات الإقليمية لشركات الطيران من خلال توقيع مذكرات تفاهم. وعملاً بتوصيات فريق خبراء بيانات الملاحة الجوية والتحليل الاقتصادي، واصلت الإيكاو تعاونها مع أعضاء المجموعة متعددة الاختصاصات المعنية بالتنبؤات طويلة الأجل، المؤلفة من خبراء من عشر دول وأربع منظمات دولية.

واستمرت الإيكاو في تقديم بيانات ومقاييس النقل الجوي إلى الأمم المتحدة من أجل دعم أهداف التنمية المستدامة. وتم إقرار مؤشر النقل الجوي لدى الإيكاو لرصد التقدم المحرز باتجاه تحقيق الغاية ٩-١ من الهدف التاسع من أهداف التنمية المستدامة (تطوير البنية التحتية الراقية الجودة والموثوقة والمستدامة والمرنة، بما في ذلك البنية التحتية الإقليمية والعابرة للحدود، من أجل دعم التنمية الاقتصادية ورفاه البشر، مع التركيز على إمكانية نفاذ الجميع إليها بشكل عادل وبكفاءة معقولة). وواصلت الإيكاو التعاون مع منظمات دولية (الاتحاد البريدي العالمي (UPU)، ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD)، والأمم المتحدة، والبنك الدولي) من أجل تقاسم البيانات الاقتصادية والتجارية، والصيغ المحدثة للتجارة الإلكترونية، وتحليل البيانات الضخمة.

وختاماً، ففي أعقاب نجاح الاجتماع الأول لمنندى الإيكاو العالمي للطيران (IWAF) في نوفمبر ٢٠١٥ وحسبما أوصى به المجلس أثناء اجتماعه الاستراتيجي خارج المقر في عام ٢٠١٦ (COSM 2016)، سُئِنف الأمانة العامة منندى الطيران العالمي كلقاء تواصلني سنوي بارز من أجل تيسير الحصول على التمويل والشراكات مع الجهات المعنية، بما فيها الدول والمؤسسات المالية والجهات المانحة والمنظمات الدولية والإقليمية وقطاع الطيران، ولكن بدون الاقتصار على هذه الجهات فقط.

حماية البيئة

لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)

عُقد الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP/10) في الفترة من ١ إلى ١٢ فبراير ٢٠١٦. ووافق الاجتماع على مجموعة شاملة مؤلفة من ١٧ توصية ستساعد الإيكاو في الاضطلاع بولايتها بشأن حماية البيئة. ومن بين هذه التوصيات توصية تتعلق بقاعدتين قياسيتين جديدتين بشأن الانبعاثات، ومقترحات بشأن منشورات جديدة، والاتجاهات البيئية، وإرساء الأسس للعمل المستقبلي للجنة حماية البيئة في مجال الطيران.

وتمت الموافقة على التوقعات المحدثة بشأن الضوضاء والانبعاثات الناجمة عن الطائرات. وستتم التوصية بها أثناء الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو كأساس لصنع القرارات في المسائل المتصلة بالبيئة. وتُظهر الاتجاهات أنه من المتوقع أن يستمر في المستقبل تزايد ضوضاء الطائرات، وانبعاثات محركاتها التي تؤثر في نوعية الهواء المحلي، وانبعاثات الطائرات التي تؤثر في المناخ العالمي، ولكن بوتيرة أبطأ من النمو في حركة الطيران.

وسوف تطبق القاعدة القياسية الجديدة المتعلقة بمستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات، والقاعدة القياسية العالمية الأولى المتعلقة بمستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في أي من القطاعات، على التصاميم الجديدة لأنواع الطائرات بدءاً من عام ٢٠١٠، وعلى تصاميم أنواع الطائرات التي هي قيد الإنتاج بالفعل في عام ٢٠٢٣. ويُوصى بإدراج القاعدة القياسية الجديدة المتعلقة بمستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجلد جديد للملحق السادس عشر (الملحق السادس عشر، المجلد الثالث — انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات).

أما القاعدة القياسية المتعلقة بالجسيمات الدقيقة غير المتطايرة (nvPM)، التي ستطبق على المحركات المصنوعة اعتباراً من ١ يناير ٢٠٢٠، فقد خصصت للمحركات التي يزيد فيها الدفع الإسمي على ٢٦,٧ كيلونيوتن وتعتبر الأولى من نوعها. وهي تتضمن إجراء تاماً لترخيص موحد لقياس الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة، علماً بأن الحد التنظيمي لتركيز كتلة الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة قد ضبط عند الحد الراهن لرؤية الدخان لدى الإيكاو. ويُوصى بالقاعدة القياسية الجديدة للجسيمات الدقيقة غير المتطايرة كتعديل للملحق السادس عشر، المجلد الثاني. وهذه القاعدة القياسية سوف تسمح للإيكاو، من خلال عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران، بوضع قاعدة قياسية أكثر صرامة لكتلة الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة وعددها قبل انعقاد الاجتماع الحادي عشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP/11) المقرر عقده في فبراير ٢٠١٩.

وقد وافق الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران على توصيات تتصل بالجوانب الفنية لخطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي وهي: الرصد والإبلاغ والتحقق (MRV) من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، ومعايير الأهلية لوحدة الانبعاثات، والسجلات. وأوصت اللجنة بأن تُستخدم التقارير الفنية المقدمة إلى الاجتماع كأساس لمواصلة العمل ريثما يبت المجلس والجمعية العمومية بالقرارات المستقبلية.

وأثناء الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران تمت مناقشة منهجية تحليل دورة حياة الوقود البديل المستدام لاستخدامها في الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق وكذلك في التوقعات بشأن المساهمة المحتملة للوقود البديل المستدام في صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ويقدر التحليل الذي أجرته لجنة حماية البيئة في مجال الطيران أن الوقود البديل المستدام قد يشكل في عام ٢٠٢٠ نسبةً تصل إلى اثنين في المائة من استهلاك الوقود. وهناك شكوك كثيرة حول التنبؤ بمساهمة الوقود البديل المستدام في المدى البعيد، غير أنه من الممكن، استناداً إلى السيناريوهات التي قيمتها اللجنة، تلبية نسبة تصل إلى ١٠٠ في المائة من الطلب الدولي على وقود الطائرات النفاثة باعتماد الوقود البديل المستدام بحلول عام ٢٠٥٠.

وأوصت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بمنهجية لتحديد الكمي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من طائرات الشحن الجوي تستكمل آلية احتساب انبعاثات الكربون التي وضعتها الإيكاو لاحتساب الانبعاثات الصادرة عن طائرات الركاب.

وقد أوصى الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران بإعداد تعميم جديد بشأن "مشاركة المجتمع المحلي في إدارة البيئة في مجال الطيران"، يحدد المبادئ الأساسية لاتصالات أصحاب المصلحة، وتحديثاً لنيل تخطيط المطارات (الوثيقة ٩١٨٤)، الجزء الثاني — الإدارة البيئية واستخدام الأراضي، لتضمين الاعتبارات المتعلقة بتغير المناخ.

ويتواصل العمل الهام بشأن رصد تكنولوجيا الضوضاء وفهم التقدم المحرز باتجاه أهداف الإيكاو المتعلقة بالضوضاء. ويشكل ذلك جزءاً من الجهود المتواصلة لضمان إدخال أحدث التكنولوجيات المتاحة لخفض الضوضاء في تصاميم الطائرات. وعلاوة على ذلك، يُظهر تحليل اللجنة للاتجاهات السائدة في ضوضاء الطائرات أنه وفقاً لأحد سيناريوات التحسينات التكنولوجية المتقدمة، فإن الزيادة في عمليات الطائرات لن تؤدي بعد عام ٢٠٣٠ إلى زيادة في مساحة ألفة الضوضاء.

كما تواصل الإيكاو عملها بشأن وضع قاعدة قياسية جديدة لضوضاء الطائرات الأسرع من الصوت في المستقبل، وفهم الحالة الراهنة للمعرفة المتعلقة بالفرقة الصوتية، والأبحاث، ومشاريع الطائرات الأسرع من الصوت. ومن المتوقع أن يتم ترخيص الطائرات الأسرع من الصوت في الفترة الزمنية ٢٠٢٠-٢٠٢٥.

الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (GMBM)

في يناير ٢٠١٦، أنشأ المجلس فريقاً رفيع المستوى بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (GMBM) من أجل تيسير تقارب وجهات النظر حيال مقترح لخطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. واجتمع الفريق في فبراير وأبريل ٢٠١٦ وأحرز تقدماً بشأن تحسين نص المقترح.

عُقد الاجتماع الرفيع المستوى حول الخطة في مايو ٢٠١٦ في مونتريال لغرض تيسير المناقشات رفيعة المستوى بشأن المقترح حول الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. ونجح الاجتماع رفيع المستوى في توضيح وتحسين عدد من الأحكام الواردة في المقترح. كما اعترف الاجتماع رفيع المستوى بالقضايا التي تقتضي إجراء المزيد من التحسينات، فضلاً عن النهج والأفكار البديلة الممكنة لمعالجة القضايا، وذلك بغية تمكين الدول الأعضاء في الإيكاو من اتخاذ قرار بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق أثناء الدورة المقبلة. ولقد شجّع الاجتماع الرفيع المستوى الدول الأعضاء على مواصلة المشاورات الثنائية ومتعددة الأطراف للتوفيق بين آرائها.

وفيما يتعلق بعملية إعداد خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق في مجال الطيران الدولي، كان من المزمع عقد اجتماع للمجموعة غير الرسمية "لأصدقاء الرئيس"، في مونتريال، للنظر في النتائج المتأتمية عن المشاورات الثنائية ومتعددة الأطراف بين الدول الأعضاء فيما يتعلق بمشروع قرار من الجمعية العمومية بشأن خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق، من أجل المضي في إعداد نص توافقي. وسُيبلغ المجلس بنتائج الاجتماع، حيث سيقرّ نص مشروع قرار الجمعية العمومية لرفعه إلى الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية التي ستعقد في سبتمبر وأكتوبر ٢٠١٦.

الحوارات العالمية في مجال الطيران (GLADs)

كوسيلة لضمان المشاركة التامة للدول وأصحاب المصلحة الآخرين، أجرت الإيكاو في عام ٢٠١٦ جولة ثانية مكونة من خمس حلقات دراسية إقليمية — الحوارات العالمية في مجال الطيران GLADs — شملت جميع أقاليم الإيكاو. وقد ساهمت هذه الحوارات العالمية في إطلاع المشاركين على مشروع النص المقترح لقرار الجمعية العمومية ووفرت الفرص لتلقي الردود.

خطط العمل للدول

بحلول يونيو ٢٠١٦، كانت ٩٥ دولة من الدول الأعضاء، تمثل نسبة ٨٨,١ في المائة من الحركة الجوية الدولية العالمية، قد أعدت وقدمت خطط عمل إلى الإيكاو، توضح فيها المستوى الرفيع لاهتمام ومشاركة الدول الأعضاء في هذه المبادرة. وقدمت الدول الأربع عشرة كلها، التي اختيرت كجزء من مشروع الإيكاو-الاتحاد الأوروبي بعنوان "بناء القدرات وتقديم المساعدة"، خطط عملها إلى الإيكاو.

تقديم المساعدة إلى الدول

يمثل مشروع الإيكاو-الاتحاد الأوروبي، بعنوان "بناء القدرات للتخفيف من مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي"، برنامجاً مدته ٢٤ شهراً لدعم ١٤ دولة تم اختيارها في أفريقيا ومنطقة الكاريبي لوضع وتقديم خطط عمل حكومية متينة بشأن

أنشطة الحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وإقامة عمليات جرد لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وقيادة تنفيذ التدابير الرامية إلى خفض استهلاك الوقود والانبعاثات.

وقد جرى تركيب نظام بيئي في مجال الطيران مفصل حسب الطلب من أجل الرصد والإبلاغ والتحقق فيما يتعلق بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في الدول الأربع عشرة كلها التي قدمت جميعها خطط عملها إلى الإيكاو.

ومن خلال مشروع المساعدة المشترك مع برنامج الأمم المتحدة الإنمائي (UNDP)، الذي يموله مرفق البيئة العالمية (GEF) بعنوان "تغيير القطاع العالمي للطيران: خفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي"، تتفقد الإيكاو مشروعاً ريادياً في جامايكا للاستعاضة عن وحدات الطاقة الإضافية التي تعمل بالكبروسين والديزل بمعدات كهربائية تعمل بالطاقة الشمسية. ويرمي هذا المشروع الريادي إلى تيسير إمكانية تكرار تكنولوجيا الطاقة الشمسية في مطارين مختارين هما مطار نورمان مانلي الدولي في كينجزتون ومطار دونالد سانجستر في مونتيجو باي (خليج مونتيجو)

الخدمات القانونية والعلاقات الخارجية

دراسة القضايا القانونية المتصلة بالطائرات الموجهة عن بعد
أعدّ استبيان وسوف يتم إرساله في الوقت المناسب.

جوانب السلامة في التحرر الاقتصادي والمادة ٨٣ مكرر

عطفاً على التوصية التي أعدتها اللجنة القانونية للمجلس، صادق المجلس على جميع التوصيات أثناء دورته ٢٠٧.

فريق التنفيذ والاستراتيجية والتخطيط (ISPG)

في ٢٠ أبريل ٢٠١٦، أعاد المجلس في دورته ٢٠٨ تسمية فريق التخطيط الاستراتيجي (SPG) فأصبح فريق التنفيذ والاستراتيجية والتخطيط (ISPG).

عقد المجلس اجتماعه الاستراتيجي خارج المقر الثالث في ١٥ و١٦ يونيو ٢٠١٦ في مدينة كيبيك، في ظل عنوان "إقامة الشراكات العالمية لتحقيق تنمية الطيران (GPAD)". وخلال يوم ونصف، تبادل المشاركون الآراء بشأن دور الإيكاو في التشجيع والعمل كأداة تفاعلية أو منتدى لمساعدة الدول في الحصول على الأموال اللازمة لاحتياجاتها ذات الأولوية من أجل نمو آمن ومأمون ومستدام ومنظم للطيران المدني الدولي، من الجهات المانحة والوكالات الانمائية والمؤسسات المالية والقطاع الخاص. وشارك ممثلو الدول الأعضاء بالمجلس في الاجتماع إلى جانب جهات مُمثلة لدى الإيكاو والفريق القيادي للجنة الملاحة الجوية وفريق من الإدارة العليا بالأمانة العامة، بما في ذلك المديرين الإقليميين. وقدم ممثلو قطاع الطيران من المجلس الدولي للمطارات (ACI) ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (CANSO) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA) فضلاً عن الاتحاد الأوروبي وكندا (مكتب الشؤون العالمية) معلومات في غاية الأهمية ومنظورات مستتيرة بشأن الأنشطة والتحديات والفرص القائمة لتعزيز التمويل والشراكات العالمية. وحدد المشاركون عدداً من التوصيات بشأن استراتيجيات ملموسة والخطوات الواجب اتخاذها لبناء وتعزيز شراكات عالمية مع الوكالات المتخصصة التابعة للأمم المتحدة، والمؤسسات المالية والجهات المانحة وكذلك مع القطاع الخاص، من أجل حشد الموارد لتعزيز نظم النقل الجوي في الدول الأعضاء. ولقد أقرّ المجلس في جلسته السادسة عشرة من دورته ٢٠٨ المعقودة في ٢٦/٨/٢٠١٦، تلك التوصيات.

ملاحظة — اجتماعات المجلس خارج المقر يقوم بتنسيقها فريق التنفيذ والاستراتيجية والتخطيط (ISPG) الذي تدعمه إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية في معرض دورها كأمانة لفريق التنفيذ والاستراتيجية والتخطيط.

الضمانات الدولية على المعدات المنقولة (معدات الطائرات) [بحاجة إلى تحديث]

أثناء النصف الأول من عام ٢٠١٦، استمرت الأمانة بالإجابة عن المجلس، بصفتها الهيئة الإشرافية المعنية بالسجل الدولي، برصد عمليات السجل للتأكد من أنه يؤدي عمله بكفاءة وفقاً للمادة ١٧ من الاتفاقية المتعلقة بالضمانات الدولية على المعدات المنقولة (اتفاقية كييتاون). وأثناء دورته ٢٠٧ المنعقدة في فبراير ٢٠١٦، أقر المجلس التغييرات التي أجريت على اللوائح والإجراءات الخاصة بالسجل الدولي (الوثيقة ٩٨٦٤) التي أوصت بها لجنة الخبراء التابعة للسلطة الإشرافية المعنية بالسجل الدولي (CESAIR) في اجتماعها السابع المنعقد في ديسمبر ٢٠١٥. وحتى ٣٠ يونيو ٢٠١٦، جرت ٧٢ عملية تصديق وانضمام إلى اتفاقية كييتاون و ٦٥ عملية تصديق وانضمام إلى بروتوكول كييتاون.

القضايا القانونية المتصلة بالركاب غير المنضبطين

عطفاً على بروتوكول تعديل الاتفاقية الخاصة بالجرائم وبعض الأفعال الأخرى المرتكبة على متن الطائرات (بروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤)، الذي اعتمده المؤتمر الدبلوماسي في ٤ أبريل ٢٠١٤ عملاً بالقرار الذي اعتمده المؤتمر، أنشئت في عام ٢٠١٥ فرقة العمل المعنية بالجوانب القانونية المتعلقة بالركاب غير المنضبطين من أجل تحديث تعميم الإيكاو رقم ٢٨٨ (المواد الإرشادية بشأن الجوانب القانونية المتعلقة بالركاب غير المنضبطين/المشاعبين) بحيث يتضمن قائمة أكثر تفصيلاً بالجرائم والأفعال الأخرى، فضلاً عن إجراء تغييرات لاحقة على التعميم ناشئة عن اعتماد البروتوكول. وعقدت فرقة العمل برئاسة السيدة م. بولكوفسكا (بولندا) اجتماعها الأول في سبتمبر ٢٠١٥. وأنشأت ثلاث فرق للصياغة برئاسة سغافورة وكينيا وفنلندا، على التوالي، لمختلف فصول المواد الإرشادية. وعُقد الاجتماع الثاني لفرقة العمل في جنيف في ٣٠ و ٣١ مارس ٢٠١٦، استضافته الأياتا. وعقب الاجتماع، عقدت الإيكاو-الأياتا حلقة دراسية قانونية للترويج لبروتوكول مونتريال لعام ٢٠١٤.

الموارد البشرية

في نهاية يونيو ٢٠١٦، كان هنالك ٥٨٣ وظيفة ثابتة داخل المنظمة، من بينها ٢٩٤ وظيفة للجنة الفنية والفئات الأعلى و ٢٨٩ وظيفة لفئة الخدمة العامة. وبلغت النسبة الكلية لتمثيل النساء في الأمانة في الفئة الفنية والفئات الأعلى ٣٠ في المائة.

وأثناء فترة الستة أشهر الأولى من عام ٢٠١٦، وافق المجلس على التعديلات التي أجريت على مدونة الخدمة الخاصة بالإيكاو والنااتجة من الاستعراض الشامل الجاري للنظام الأساسي والنظام الإداري لموظفي الإيكاو بغية زيادة مواعمة هذه الأنظمة مع تلك الخاصة بمنظمات أخرى في النظام الموحد للأمم المتحدة، وبغية تحقيق الهدف الشامل للنهوض بكفاءة المنظمة. ومن بين التعديلات التي أقرها المجلس التغييرات المتصلة بتنفيذ مجموعة التعويضات المنقحة التي أقرتها الجمعية العامة للأمم المتحدة (UNGA) للفئات الفنية والفئات الأعلى إلى جانب رفع السن الإلزامية لإنهاء الخدمة إلى ٦٥ عاماً للموظفين الذين التحقوا بالإيكاو بعد ١ يناير ٢٠١٤. كما اعتمد المجلس سياسات مخصصة بشأن الخبراء الاستشاريين والمنتدبين تستكمل النظام الأساسي للموظفين والتعليمات الإدارية.

واستمرت الأمانة في متابعة تنفيذ مختلف استراتيجيات وإجراءات التوعية للإسهام في تحديد واستقطاب المرشحين المؤهلين من ذوي الكفاءات العالية من جميع الدول الأعضاء من أجل العمل المستقبلي للإيكاو. وتضمنت هذه المبادرات زيادة عدد فرص التدريب الداخلي المقدمة في الإيكاو وتحسين نوعها؛ وإعطاء منحة دراسية خاصة بالطيران لشابة من الفئة الفنية باشرت عملها في مجال الطيران؛ وتوجيه الموظفين الفنيين الشباب في مجال الطيران الذين تم اختيارهم للعمل في مونتريال لتعزيز معرفتهم وخبرتهم في العمل التنظيمي للطيران المدني الدولي، فضلاً عن العلاقات المتبادلة مع صناعة الطيران. وفي إطار روح مبادرة "عدم ترك أي بلد وراء الكعب"، وفي إطار صندوق تنمية الموارد البشرية (HRDF)، عملت المنظمة بشكل وثيق مع الدول الأفريقية في تحديد فرص المنتمين في الإيكاو التي ستساعد تلك الدول في تلبية متطلبات التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو والأنشطة الأخرى لبرامج للإيكاو بصورة أفضل.

تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

عملت تكنولوجيا المعلومات والاتصالات (ICT) على الاستثمار بشكل كبير في تحسين البنية التحتية لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات ونشر تكنولوجيات جديدة لدعم الجمعية العمومية. وأدخلت تحسينات كبرى على تخزين البيانات، والشبكات اللاسلكية، وخدمات الاتصالات لتلبية الطلبات المتزايدة وضمان توصيل الخدمات الموثوقة لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات إلى أوساط أصحاب المصلحة. وفيما يتعلق بتحسين الخدمات، تضمنت الخدمات الجديدة منصة لتسجيل فعاليات الإيكاو وتحسين خدمات اللافتات الرقمية وخدمات العرض في مبنى المؤتمرات ومكاتب الأمانة. وبالإجمال تم إنجاز أكثر من ٨٠ مشروعاً في مجالات التعاون عن طريق الاتصالات المتنقلة والموقع الشبكي، ما أدى إلى زيادة استخدام أدوات التعاون عن طريق الموقع الشبكي لتحسين كفاءة الإيكاو وخفض تكاليف الاتصالات والأسفار. كما تعاونت جميع وحدات مكاتب الإيكاو في توصيل ونشر الخدمات الجديدة المتعلقة "بالبيانات الضخمة" إلى الدول الأعضاء والشركاء الخارجيين. ووجهت الجهود الأولية في هذا الصدد نحو التوحيد القياسي لتنسيق البيانات وخدمات الاستعلام تسهيلاً للنفاذ إلى أحجام كبيرة من بيانات الطيران التي تجمعها الإيكاو.

وفيما يتعلق بالأمن الإلكتروني، تم إبراز تقدم كبير في إدارة أمن المعلومات، والمخاطر، والامتثال. واستُعرضت عملية إدارة أمن المعلومات، ونُفذت الإرشادات الإدارية الأساسية المتعلقة بأمن المعلومات. وتم إطلاق برنامج للتوعية بأمن المعلومات على نطاق المنظمة ككل بهدف تدريب جميع الموظفين في مجال الوعي بأمن المعلومات الأساسية. ومن بين مجالات التحسين الأخرى تطبيق إدارة المخاطر وأوجه الضعف، وإدارة الوقائع، فضلاً عن إجراءات لإدارة تغيير النظم. وبالإضافة إلى ذلك، وُضعت خطة استراتيجية للأمن الإلكتروني مشفوعة بخريطة طريق واضحة وإطار لإدارة الوثائق من أجل تنفيذ الترخيص بموجب المعيار ISO ٢٧٠٠١:٢٠١٣.

وشهدت إدارة الموقع الشبكي عمليات ترقية أساسية لمنصته الأساسية، ما سمح بتعزيز وتحسين استحداث محتوى الموقع الشبكي الخاص بالإيكاو وصيانته. ويتم الآن تطبيق العلامة التجارية المحدثة للإيكاو على موقعها الشبكي العام الجديد. وعلاوة على ذلك، كانت الإيكاو في صدد إعداد مواقع شبكية أساسية لإتاحتها بلغتين إضافيتين هما الإسبانية والعربية. وفي سبيل زيادة تحسين نفوذها داخل مجتمع الطيران متعدد اللغات، فإن هدف تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في نهاية الأمر هو توفير محتوى إلكتروني عام باللغات الرسمية الست للأمم المتحدة.

إدارة المعلومات

تهتم إدارة المعلومات بتطوير ودعم نظم المؤسسة والإدارات المعنية بإدارة المعلومات والعمليات التجارية. وتشمل العمليات الناشطة الراهنة وضع نظام إدارة الأداء المؤسسي، ووضع أساس للقواعد والتوصيات الدولية، ونظام لرصد مشاريع مكتب التعاون الفني، وخدمات إدارة الوثائق والسجلات، ووضع نظام جديد لإدارة الخدمات اللغوية، ووضع نظام جديد لطلب المطبوعات، واستحداث منتجات من أجل الأنشطة المدرة للإيرادات، وإصلاح نظام تقييم أداء الموظفين (PACE)، وتنفيذ تطبيق خاص على الأجهزة المتنقلة للأحداث الخاصة بالأيكاو، والحيازة الرقمية المستمرة للوثائق التقليدية.

وتتوافر الآن جميع وثائق المجلس في نسق رقمي يمكن البحث فيه؛ وسيُلي ذلك اعتماد لغات أخرى.

خدمات المؤتمرات

بالتعاون مع حكومة كندا، تم إنجاز ترقية موسعة لنظام رقابة النفاذ إلى بطاقات الهوية الشخصية، وإقامة النظام الأمني للدوائر التلفزيونية المغلقة (CCTV) وأقفال الأبواب الضامنة للأمن. ويجري توسيع مكان التسجيل الخاص بالأحداث بإقامة ثلاث حجيرات للخدمة من أجل تحسين الخدمات، ونقل موقع الحيز الأمن لدليل المفاتيح العامة إلى برج مكاتب الأمانة بغية تحسين الأمن والكفاءة. وأنجز شطب الوثائق المتقدمة، وتم تحويل المكان بحيث يستوعب مكاتب إضافية.

وضمن الإطار الجديد لإدارة الأحداث، أعدت شعبة خدمات المؤتمرات أدوات سهلة الاستعمال ومبادئ توجيهية وبرامج للتدريب والترخيص. ووضعت لفعاليات الإيكاو أداة جديدة للتسجيل القائم على إدارة علاقات العملاء، وستدخل حيز العمل أثناء الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، ما يسمح بالإصدار السريع لشارات المندوبين الذين أتموا تسجيلهم إلكترونياً وأوراقهم الثبوتية.

وقد أنجزت ثلاثة مشاريع رئيسية في مركز المؤتمرات في الوقت المناسب لانعقاد الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية:

- نظام جرس إلكتروني لبث إشارة سمعية تبليغ المشاركين بأن الاجتماع يوشك على الابتداء أو الاستئناف.
- وضع لافتات رقمية لتحسين قدرة البث في مركز المؤتمرات من خلال تركيب شاشات خارج جميع الغرف لعرض محتوى حدث الإيكاو، وستدار هذه الشاشات من وحدة تحكم مركزية.
- نظام الإدارة المركزية للعرض بهدف تحسين جودة وتوافر الخدمات السمعية البصرية داخل الغرف مع وجود أجهزة عرض ثابتة في جميع الغرف، تتم إدارتها مركزياً باعتماد وحدة تحكم عن بعد.

الأنشطة المدرة للإيرادات

أشارت النتائج التي توصل إليها الصندوق الفرعي لإدارة الإيرادات (ARGF) لفترة الستة أشهر الأولى من عام ٢٠١٦ إلى أن مجالات الفعاليات وترخيص المنتجات والشراكات فاقت في أدائها التوقعات المدرجة في الميزانية. وينصب التركيز في الوقت الحالي على تنامي الإيرادات من خلال بناء القدرات دعماً للمبادرات الجديدة بشأن المنتجات والبرامج. ولدى وضع الإجراءات الاستراتيجية موضع التنفيذ، أمكن توظيف موارد جديدة خصصت لدعم مبادرات جديدة في الأقاليم. وأسفرت النهج المتكاملة الجديدة المعتمدة في مجالات الأحداث والتدريب ومنشورات الإيكاو عن أحداث إقليمية وفي المقر الرئيسي استضافت فعلياً أنشطة التدريب والندوات على السواء. وإضافة إلى

ذلك، تم تعزيز الشراكات بين الإيكاو والقطاع الخاص لدعم جدول أعمال جديد لحلقات العمل المتعلقة بالأهداف الاستراتيجية للإيكاو أثناء الدورة ٣٩ للجمعية العمومية.

وأسهمت عملية التحديث عبر نشر تكنولوجيات رقمية جديدة في مجال الطباعة في إدخال تحسينات على مركز الطباعة لدى الإيكاو، مثل خفض تكاليف عمليات الجرد، وخفض تكاليف الموظفين، وزيادة الإنتاجية من خلال زيادة أحجام عمليات الطباعة.

الاتصالات

في النصف الأول من عام ٢٠١٦، تركزت أنشطة الإعلام العامة وفي وسائل الإعلام، التي يشار إليها كذلك باسم الاتصالات (COM) في الإيكاو، بوجه رئيسي على المجالات التالية:

- تثبيت شاشات فيديو مطرافية مجانية آمنة في مطار مونترال-ترودو الدولي لبث رسالة الإيكاو لتوحيد الطيران والترويج للدورة ٣٩ للجمعية العمومية/المنتدى العالمي للطيران (A39/IWAF).
- التنسيق مع فريق "Dreams Soar" للطيران المنفرد حول العالم بشأن التسهيلات الدولية المتعلقة بالممرات الجوية وتصاريح الهبوط، والتوعية المحلية أثناء التوقف في مونترال، ونحو ذلك.
- تصميم وإصدار شهادات الاعتراف من رئيس المجلس.
- مواصلة الدعم والترويج لمنجزات الطيران حول العالم في إطار مشروع النبضة الشمسية (Solar Impulse) على مواقع التواصل الاجتماعي وفي مجلة الإيكاو، ما يعمل على رفع وضعنا "كشريك مؤسسي" في مشروع Solar Impulse، إلى أن يتم الإنجاز الناجح للمشروع وشاملاً له.

وواصل قسم الاتصالات بإنتاج أو تنسيق ووضع الصيغة للخطابات وعروض الفيديو ٣ والمقالات التحريرية والمقابلات والمنشورات لرئيس المجلس والأمين العام. وإنتاج أو تحسين الردود على المقابلات التحريرية المقامة باسم المديرين والموظفين الفنيين لدى الإيكاو.

وأصدر قسم الاتصالات ما مجموعه ٥٩ نشرة إخبارية ونشرات لأبرز العناوين الإخبارية أثناء فترة السنة الأولى من السنة.

وأصدرت الإيكاو ٣٢٤ تغريدة عبر تويتر حظيت بـ ٢٢٤٩ مليون مشاهدة في النصف الأول من عام ٢٠١٦، إضافة إلى المزيد من الأنشطة المتعلقة بالاستجابات/المشاركات/الرد بتغريدات. وارتفع عدد متابعي تويتر بنسبة ١٩ في المائة أثناء هذه الفترة فبلغ مجموعهم ٥٣ ٠٠٠ تابع بعد أن كان ٤٣ ٠٠٠ في نهاية عام ٢٠١٥.

التعاون الفني

بلغت القيمة الإجمالية لبرنامج التعاون الفني الذي نفذته الإيكاو حتى ٣٠ يونيو ٢٠١٦ حوالي ٣٢,٢ مليون دولار أمريكي. وبموجب مختلف ترتيبات الصندوق الائتماني، ينفذ مكتب التعاون الفني حالياً ١٠٠ مشروع في ١٣٦ بلداً. ويقدر أن قيمة البرنامج الكلي الذي سينفذ في عام ٢٠١٦ تبلغ ١٣٠,٧ مليون دولار أمريكي.

برامج التعاون الفني بحسب الأقاليم
(بملايين الدولارات الأمريكية)

حتى ٣٠ يونيو ٢٠١٦	حتى ٣٠ يونيو ٢٠١٥	الإقليم
4.4	25.8	أفريقيا
22.4	14.9	الأمريكتان
1.5	1.40	آسيا والمحيط الهادئ
0.6	0.9	أوروبا والشرق الأوسط
3.3	4.1	الشرق الأوسط
32.2	47.10	المجموع

مشاريع التعاون الفني الواسعة النطاق

تضم مشاريع التعاون الفني الواسعة النطاق وعمليات المراجعة الكبيرة (أكثر من ٥٠٠ ٠٠٠ دولار أمريكي) التي أجريت على مشروعات وطنية وإقليمية جارية ممولة من حكومات وكيانات متلقية، التي تم إقرارها أثناء الفصل الأول من عام ٢٠١٦، ما يلي:

- (أ) أفغانستان - بناء قدرات هيئة الطيران المدني في أفغانستان (AFG/15/801)
- (ب) الأرجنتين - تعزيز التنظيم الإداري الوطني الجديد للطيران المدني (ARG/07/803)(ANAC)
- (ج) الهند - دراسة تتعلق بالطيران تتناول تقييدات العلو لمخططات المباني الجديدة قرب مطار مومباي الدولي (IND/15/802)
- (د) مالي - تقديم الدعم لبعثة الأمم المتحدة المتكاملة المتعددة الأبعاد في برنامج إعادة تأهيل البنية التحتية لمطار مينوسا في مالي (MLI/15/801)
- (هـ) بنما - تعزيز هيئة الطيران المدني في بنما (PAN/15/801)
- (و) أوروغواي - تعزيز مديرية الطيران المدني والبنية التحتية (URU/08/801)(DINACIA)
- (ز) مشروع إقليمي - برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران لمنطقة دول الخليج (COSCAP- (RAB/04/801) GS)

تشمل مشاريع المساعدة الفنية ومشاريع التعاون الفني الإقليمية التي تلقت مساهمات من الصناديق الطوعية للإيكاو أثناء الفترة الزمنية نفسها ما يلي:

- (أ) كمبوديا - المساعدة في حل أوجه القصور في مراقبة السلامة (RAS/97/903-SF) - هبة من صندوق سلامة الطيران للإيكاو (Boeing) بقيمة ٣٠ ٠٠٠ دولار أمريكي
- (ب) كمبوديا - المساعدة في حل أوجه القصور في مراقبة السلامة (RAS/97/903-SF) - هبة من صندوق سلامة الطيران للإيكاو (SAFE) بقيمة ٢٠ ٠٠٠ دولار أمريكي
- (ج) ASECNA - برنامج إجراءات الطيران لإقليم أفريقيا (AFI) (RAF/14/801-SF) - هبة من صندوق سلامة الطيران للإيكاو (فرنسا) بقيمة ٦٧ ٨٠٣,٧٦ يورو

وتم تلقي مساهمات المانحين من مشروعات التعاون الفني التالية:

- أ) أفغانستان - بناء قدرات الطيران المدني في أفغانستان (AFG/15/801) - هبة من وزارة الخارجية الأمريكية بقيمة ١٤٦ ١٥٦ ١ دولار أمريكي
- ب) مشروع إقليمي - برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران لإقليم شمال آسيا (COSCAP-NA) (RAS/02-901) - هبة من حكومة كندا بقيمة ١٣٠ ٠٠٠ دولار أمريكي
- ج) مشروع إقليمي - النظام الإقليمي لمراقبة السلامة في أمريكا اللاتينية (RLA/99/901) - هبة من شركة Turbo SRL (الأرجنتين) بقيمة ٣٧٠٠ دولار أمريكي
- د) مشروع إقليمي - برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في منطقة كومنولث الدول المستقلة (COSCAP-CIS) (RER/01/901) - هبة من شركة Airbus (فرنسا) بقيمة ١٠٠ ٠٠٠ دولار أمريكي.

توظيف الخبراء

حتى ٣٠ يونيو ٢٠١٦، بلغ العدد الإجمالي للخبراء الميدانيين الدوليين والخبراء الاستشاريين المعيّنين ١٣٨ خبيراً واستشارياً، إضافة إلى ٨١٢ موظفاً من موظفي المشاريع الوطنية مقابل ما مجموعه ٩٥٠ من المسؤولين العاملين، بما في ذلك ٥٥ خبيراً ميدانياً دولياً وخبيراً استشارياً ممن هم بالفعل في الخدمة الميدانية لمشاريع قيد التنفيذ.

التدريب في مجال الطيران المدني

في هذه الفترة الزمنية أعطيت ١٨٩ منحة دراسية لمدة طولها ١٨١,٥ شهر عمل، بما في ذلك ٦٦ منحة ضمن إطار مذكرة التفاهم الموقعة بين الإيكاو وجمهورية كوريا وسنغافورة لتوفير التدريب الذي يموله هذان البلدان وتديره الإيكاو. بالإضافة إلى ذلك، أنجزت برامج التدريب داخل البلدان، التي تولى تنفيذها معلمون في إطار مشاريع التعاون الفني، تدريب ٣ ٢٤٩ موظفاً من موظفي إدارة الطيران المدني، وتلقى ١٤٨ من الموظفين التدريب من قبل الموردين من خلال عنصر المشتريات لمشروعات التعاون الفني.

المعدات والعقود الموقعة من الباطن

تم إصدار مائتي وعشرين (٢٢٠) أمر شراء بلغت قيمة المشتريات الميدانية فيها ١٥,٩ مليون دولار أمريكي.

ميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية (AOSC)

في ٣٠ يونيو ٢٠١٦، بلغت إيرادات صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية (AOSC) ٤,٦٨ مليون دولار أمريكي، فيما وصلت النفقات إلى ٤,٠٦ مليون دولار أمريكي، بفائض للإيرادات على المصروفات قدره ٠,٦٢ مليون دولار أمريكي.

استعراض الإجراءات المتخذة حتى ٣٠ يونيو ٢٠١٦ بشأن قرارات الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العامة

الموضوع والإجراء المتخذ	القرار
<p style="text-align: right;">مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم</p> <p>عملاً بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١، اعتمد المجلس في ١٢ يونيو ٢٠١٥ التعديل رقم ٢٥ على الملحق التاسع — التسهيلات، الذي تضمن حكماً يقضي بأن تنشئ الدول تشريعات و/أو لوائح و/أو سياسات لدعم مساعدة ضحايا حوادث الطيران وأسرههم.</p>	A38-1
<p style="text-align: right;">التخطيط العالمي للسلامة والملاحة الجوية للإيكافو</p> <p>عملاً بقرار الجمعية العمومية ٣٨-٢، وبعد التشاور مع دول ومنظمات دولية، أقر المجلس الخطة العالمية للسلامة الجوية (GASP) والخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP)، وستعرضان على الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين للتصديق عليهما.</p> <p>والخطة العالمية للسلامة الجوية هي وثيقة سياسية رفيعة المستوى ترمي إلى النهوض بسلامة الطيران المدني الدولي وقدرته وفعاليتها لاستخدامه على الصعد العالمية والإقليمية والوطنية. وقد أُعيد تنظيم الخطة العالمية للسلامة الجوية وأخضعت للمراجعة، وهي تحظى بدعم من خريطة الطريق للسلامة الجوية العالمية التي تقوم بدور خطة عمل لمساعدة مجتمع الطيران على تحقيق الأهداف المبينة في الخطة العالمية للسلامة الجوية من خلال إطار مرجعي مشترك ومنظم لجميع أصحاب المصلحة ذوي الصلة.</p> <p>وتعمل الخطة العالمية للملاحة الجوية كوثيقة داعمة للتخطيط الاستراتيجي للدول، والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ (PIRGs) التابعة للإيكافو، ومقدمي الخدمات، ومستخدمي الفضاء الجوي، وأصحاب المصلحة في الأوساط الصناعية. وتم تحديث الخطة العالمية للملاحة الجوية لتوفير المزيد من المواد الإرشادية للتنفيذ ومتابعة دورات الجمعية العمومية. كما جرى تحديث وحدات حزمة التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) بحيث تأخذ في الاعتبار التطورات التكنولوجية التي حدثت مؤخراً والقواعد القياسية المتوفرة. بيد أن التنظيم العالمي للوثيقتين قد تواصل لتأمين الاستقرار اللازم.</p>	A38-2
<p style="text-align: right;">حماية سجلات حوادث ووقائع معينة</p> <p>عملاً بقرار الجمعية العمومية ٣٨-٣، اعتمد المجلس في ٢٢ فبراير ٢٠١٦ التعديل رقم ١٥ على الملحق الثالث عشر — التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات. وتضم العناصر والاعتبارات الأساسية في هذا الصدد ما يلي: تحسين حماية سجلات التحقيق، مع تحقيق التوازن بين أهداف التحقيق والمصالح العامة الأخرى؛ والسبل الفعالة لحماية السجلات التي في عهدة هيئة التحقيق في الحوادث أو تحت رقابتها؛ وتقديم الدعم للدول في إدارة "اختبار التوازن" من قبل السلطة المختصة المعنية؛ وتضمين الأنظمة القانونية المختلفة وممارسات الدول لدى تنفيذ الحماية الفعالة لسجلات التحقيق. وبالمثل، فإن دليل حماية سلامة المعلومات الجديد، الجزء الأول — حماية سجلات التحقيق في الحوادث والوقائع (الوثيقة ١٠٠٥٣) قد نشر في يونيو ٢٠١٦ لتوفير إرشادات بشأن تنفيذ هذا التعديل.</p>	A38-3
<p style="text-align: right;">حماية المعلومات من نُظم جمع ومعالجة بيانات السلامة من أجل الحفاظ على سلامة الطيران وتحسينها</p> <p>حماية المعلومات من نُظم جمع ومعالجة بيانات السلامة من أجل الحفاظ على سلامة الطيران وتحسينها</p>	A38-4

عملاً بقرار الجمعية العمومية ٣٨-٤، اعتمد المجلس في ٢ مارس ٢٠١٦ التعديل رقم ١ على الملحق التاسع عشر — *إدارة السلامة*. وتمثل أحد العناصر الأساسية للتعديل ١ في رفع مستوى الأحكام المتعلقة بحماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر الأخرى ذات صلة. وفي يناير ٢٠١٦، أنشأت الأمانة فريق تنفيذ حماية معلومات السلامة (SIP-IG) لكي يساهم معها في مساعدة الدول على تنفيذ أحكام جديدة متصلة بحماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر الأخرى ذات الصلة.

ويعمل فريق خبراء إدارة السلامة (SMP) على وضع الإرشادات وتحديد أفضل الممارسات لدعم إقامة نظم فعالة للإبلاغ عن السلامة. وسترد الإرشادات بشأن إنشاء هذه النظم وحماية بيانات السلامة ومعلومات السلامة والمصادر الأخرى ذات الصلة في الطبعة المحدثة *لدليل إدارة السلامة (SMM)* (الوثيقة ٩٨٥٩) المزمع نشرها في عام ٢٠١٧.

التعاون والمساعدة الإقليمية لمعالجة أوجه القصور في السلامة وترسيخ الأولويات وتحديد الأهداف القابلة للقياس

A38-5

أعدت مشاريع معينة للمساعدة الفنية، ممولة إما من صندوق سلامة الطيران (SAFE) أو الشركاء في مجال السلامة لمساعدة الدول على معالجة أوجه القصور البارزة في مجال السلامة بما في ذلك الشواغل البارزة في مجال السلامة (SSCs). وحتى ٣٠ يونيو ٢٠١٦، أنجزت ثمانية مشاريع، ولا يزال ١٦ مشروعاً قيد التنفيذ وثلاثة مشاريع قيد الإعداد. وقد ساهم أحد مشاريع المساعدة الفنية في الأوروغواي في حل شاغلين من الشواغل البارزة في مجال السلامة حددتهما في أبريل ٢٠١٤ بعثة التحقق المنسقة في الإيكاو (ICVM) التابعة للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP).

وبالتنسيق مع المكاتب الإقليمية، يجري رصد جميع أنشطة تحسين السلامة التي تنفذها المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية (RASGs) من أجل تدعيم التنسيق الإقليمي وتسهيل إرساء الأهداف والأولويات والمؤشرات حسب الضرورة والإسهام فيها. وفي فبراير ٢٠١٥، عقد اجتماع عالمي للتنسيق بين المجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ بغية مواصلة أنشطة هذه المجموعات مع أنشطة الخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية.

وواصلت الإيكاو العمل من خلال المكاتب الإقليمية لكي ترصد عن كثب التقدم المحرز بشأن خطط عمل الإيكاو التي أعدت لمعالجة أوجه القصور المتعلقة بالسلامة والخاصة بالدول وإيجاد حلول لها بأسلوب كفوء وفي الوقت المناسب. وفيما يتعلق بالدول ذات الشواغل البارزة في مجال السلامة على وجه التحديد، تعمل الإيكاو على إجراء رصد دوري للتقدم المحرز من خلال مجلس استعراض الرصد والمساعدة (MARB)، على أن يتم اتخاذ الإجراءات حسب الاقتضاء.

بالإضافة إلى ذلك، وفي سبيل التصدي بشكل سليم للشواغل البارزة في مجال السلامة وأوجه القصور المتصلة بالسلامة على المستوى الإقليمي، أعدت الإيكاو أدوات متابعة إقليمية لرصد التقدم المحرز في تحسين مراقبة السلامة في المنطقة.

وفي ٢٥ نوفمبر ٢٠١٥، عُقد الاجتماع الحضوري الأول للمشاركة من أجل تقديم المساعدة على تنفيذ أنشطة السلامة الجوية (ASIAP) للإيكاو كاجتماع جانبي يعقد على هامش المنتدى العالمي للطيران (IWAF). وقدم الاجتماع فرصة سانحة للشركاء لمناقشة كيفية التنسيق والتعاون بشأن الجهود المتعلقة بالمساعدة الفنية. وأجريت اتصالات ربع سنوية لبحث أنشطة الشركاء المتعلقة بالمساعدة الفنية في الدول ذات الأولويات المحددة.

ولتجميع معلومات السلامة كلها ذات الصلة، التي جُمعت من المكاتب الإقليمية والمجموعات الإقليمية للسلامة الجوية والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية وبرامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران، تم استحداث قاعدة بيانات من أجل تحليل المخاطر ولإسهام في إعداد مشاريع المساعدة.

A38-6

دعم سياسات الإيكاو بشأن مسائل طيف الترددات اللاسلكية (الراديوية)

يشكل طيف الترددات الراديوية مورداً محدداً ومحدوداً يديره الاتحاد الدولي للاتصالات (ITU) من خلال مؤتمراته العالمية للاتصالات الراديوية (WRCs) التي تعقد كل أربع سنوات. ويُعتبر توافر طيف الترددات الراديوية اللازم شرطاً مسبقاً حاسم الأهمية لسلامة الملاحة الجوية والتنفيذ الفعال لنظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM). ومع التزايد المطرد في الطلب على طيف الترددات الراديوية، يواجه قطاع الطيران منافسة دائمة متزايدة بشأن الطيف المتاح المحدود. ويحث قرار الجمعية العمومية ٣٨-٦ الإيكاو والدول الأعضاء والمنظمات الدولية وغيرها من أصحاب المصلحة في مجال الطيران المدني على تأمين الموارد وإيلاء الاهتمام اللازم لضمان حصول الطيران بشكل متواصل على موارد الطيف الراديوي من خلال وضع استراتيجية شاملة للطيف الراديوي فضلاً عن المشاركة النشطة في المؤتمرات العالمية للاتصالات الراديوية والأنشطة الإقليمية والدولية المتصلة بالطيف.

وقد عُقد المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠١٥ (WRC-15) التابع للاتحاد الدولي للاتصالات في جنيف في الفترة من ٢ إلى ٢٧ نوفمبر ٢٠١٥. وتحققت نتائج إيجابية بالنسبة للطيران، ما عمل على التقدير التام للموقف الذي اتخذته الإيكاو من أجل هذا المؤتمر، المتمثل بحماية الخدمات القائمة لسلامة الطيران فضلاً عن تحقيق الحصول على الطيف لخدمات جديدة. وتمثلت العناصر الأساسية التي ساهمت في النتائج الناجحة التي حققها المؤتمر في الإعداد والتنسيق في الوقت المناسب لموقف الإيكاو مع جميع الدول الأعضاء في الإيكاو استعداداً للمؤتمر، والمشاركة النشطة لخبراء الإيكاو في الأعمال التحضيرية للمؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠١٥ مع الاتحاد الدولي للاتصالات وبعض المنظمات الإقليمية للاتصالات وممثلين عن الطيران المدني في وفود الإدارات المعنية بالطيف لدى الدول، ومشاركة وفود الإيكاو النشطة في المؤتمر بحد ذاته.

وتجري حالياً التحضيرات استعداداً للمؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية المقرر عقده في عام ٢٠١٩. وتمت صياغة موقف خاص بالإيكاو ومن المتوقع أن يوافق عليه المجلس في عام ٢٠١٧ بعد التشاور مع الدول. وقد أقرت النسخة الأولى من الاستراتيجية الشاملة لطيف الترددات الراديوية في مجال الطيران ونشرت عام ٢٠١٤. ويجري حالياً المزيد من التطوير لاستراتيجية الطيف.

خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا

A38-7

لعبت الإيكاو دوراً أساسياً في تنسيق أنشطة المساعدة مع مختلف الكيانات الإقليمية دعماً لخطط عمل الإيكاو من أجل تفادي ازدواجية الجهود، بما في ذلك منح الأولوية لجميع المبادرات الإقليمية المتصلة بالسلامة من قبل المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية - إقليم أفريقيا والمحيط الهندي (RASG-AFI)، والتنسيق فيما بينها. وحتى تاريخه، قبلت ٣٢ دولة من دول إقليم أفريقيا والمحيط الهندي بخطط العمل الخاصة بالإيكاو.

وتواصل خطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي تقديم الدعم اللازم للدول من خلال المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (أي منظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بانجول (BAGASOO)، ووكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران في اتحاد أفريقيا الشرقية (CASSOA)).

وقد شجعت خطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي على إنشاء اتحاد المنظمات الأفريقية للتدريب على الطيران (AATO) الذي يهدف إلى مواءمة وتوحيد عمليات التدريب على الطيران في أفريقيا.

ومنذ عام ٢٠٠٨، أجرت خطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي العديد من الحلقات الدراسية وحلقات العمل في مختلف المجالات المتصلة بالسلامة مما عاد بالفائدة على أكثر من ٢٠٠٠ موظف من الإقليم.

وقد أكد المؤتمر الوزاري المعني بالسلامة الجوية في أفريقيا (١٦-٢٠ يوليو ٢٠١٦، أبوجا، نيجيريا) مجدداً على الالتزام بتشجيع النقل الجوي الموثوق والمستدام والأمن في أفريقيا. وبالفعل، فقد أظهرت الجهود المبذولة في سبيل نيل الغايات

المتعلقة بالسلامة الجوية وتحقيق التحسينات في السلامة المستدامة نتائج ملموسة. وفي الفترة الواقعة بين يوليو ٢٠١٢ ويونيو ٢٠١٦، ارتفع عدد الدول في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي، التي تتسم بمستوى تنفيذ فعال (EI) نسبته ٦٠ في المائة وأكثر، من ١٤ إلى ٢٤ دولة، فيما انخفض عدد الدول ذات الشواغل البارزة في مجال السلامة من ٢٠ دولة إلى أربع دول.

وبما أن تحقيق غايات أوجا للسلامة حاسم الأهمية لتحقيق أهداف الخطة العالمية للسلامة الجوية على المستوى الإقليمي لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي، تبرز الحاجة إلى مواصلة تقديم المساعدة للدول من خلال خطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي بالتعاون مع الشركاء في مجال السلامة الجوية، وعلى الأخص لضمان إدراج جميع الأنشطة المتصلة بالسلامة الجوية في البرنامج، بما في ذلك التحقيق في الحوادث والوقائع (AIG) والمطارات والمساعدات الأرضية (AGA) وخدمات الملاحة الجوية (ANS)، والاضطلاع بها بأسلوب فعال وفي الوقت المناسب.

وتعمل خطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي بشكل وثيق مع المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي (RASG-AFI) والمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي (APIRG). وتبعاً لذلك، أيد كل من الاجتماع الثالث للمجموعة الإقليمية للسلامة الجوية في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي (RASG-AFI/3) والاجتماع العشرين للمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي (APIRG/20)، المنعقدان في ياموسوكرو، كوت ديفوار، في ديسمبر ٢٠١٥، أهداف خطة عمل إقليم أفريقيا والمحيط الهندي لعام ٢٠١٦، بما في ذلك تحقيق ٧٠ في المائة من الدول الأفريقية لنسبة ٦٠ في المائة من التنفيذ الفعال، وعدم وجود شواغل بارزة في مجال السلامة، والترخيص لما لا يقل عن ٤٥ في المائة من جميع المطارات الدولية.

وفيما يتعلق بخدمات الملاحة الجوية، أعدت خطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي مشروع تنفيذ لدعم برنامج ضمان الجودة والسلامة (ASQA) لمقدمي خدمة الملاحة الجوية في أفريقيا؛ وأنشئت آلية لاستعراض النظراء في عام ٢٠١٥.

إتقان اللغة الإنكليزية المستخدمة في الاتصالات الهاتفية اللاسلكية

A38-8

أثناء الدورة ٣٨ للجمعية العمومية، اتفقت اللجنة على ضرورة تشجيع الدول على الاستفادة من أدوات التنفيذ التي أعدتها الإيكاو لشروط إتقان اللغة الإنكليزية وعلى أن الشرط المتعلق بالمرونة المتصل بالدول غير الممتثلة للأحكام لم يعد ضرورياً بحلول ٥ مارس ٢٠١١. وينبغي تشجيع الدول على مواصلة الاستفادة من أدوات التنفيذ المتاحة لديها. ولم تُقترح أية مستجدات للدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية، ولا يطلب اتخاذ أي إجراء آخر.

استبدال الهالونات

A38-9

عملاً بقرار الجمعية العمومية ٣٨-٩، ستقدم الأمانة تقريراً إلى الجمعية العمومية بشأن إطار زمني لاستبدال الهالونات في نظم إخماد الحرائق في مقصورات البضائع. ويقدم التقرير الذي سيعرض في الدورة ٣٩ للجمعية العمومية للمصادقة عليه تحديتاً بشأن وضع بدائل للهالونات في نظم إخماد الحرائق في الطائرات ويقترح إطاراً زمنياً جديداً لاستبدال الهالونات بمواد أخرى في مقصورات البضائع.

الاعتراف باعتماد أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة (FSTD)

A38-10

عملاً بقرار الجمعية العمومية ٣٨-١٠، نشرت الطبعة الرابعة من دليل معايير اعتماد أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة (الوثيقة ٩٦٢٥)، المجلد الأول — المطارات، وقامت الأمانة بالتنسيق مع عدة دول وإحدى المنظمات الإقليمية المعنية بمراقبة السلامة الجوية (RSOO) لإنشاء نظم لاعتماد أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة بالاستناد إلى الوثيقة ٩٦٢٥. وقد نتج من ذلك أن الإرشادات أصبحت تُنفذ بصورة جزئية في بعض الأنظمة الوطنية أو يتم الاعتراف بها كوسيلة مقبولة للامتثال المتعلق باعتماد أجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة. والعمل جارٍ مع دول أخرى والمنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية. وإضافة إلى ذلك، تُعد الأمانة صيغة محدثة لدليل اعتماد مؤسسات تدريب طواقم الطائرات (الوثيقة ٩٨٤١) لإدراج إرشادات أفضل تتعلق بالاعتراف باعتماد مؤسسات التدريب وأجهزة التدريب على الطيران بالمحاكاة التابعة لها.

- A38-11 صياغة وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية والإبلاغ عن الاختلافات
يتمثل أحد الموضوعات الأساسية في قرار الجمعية العمومية ٣٨-١١ بتوفير المزيد من الإرشادات فيما يتعلق بالإبلاغ عن الاختلافات ونشرها (الفقرة ١٥ من بقرار كمرجع). وعملاً بهذا القرار، أقر المجلس في اجتماعه السادس من دورته ٢٠٧ المنعقد في ٢٦ فبراير ٢٠١٦ التعديلات على المذكرة المتعلقة بالإبلاغ عن الاختلافات ("مذكرة") ونموذج الإبلاغ عن الامتثال أو الاختلافات ("نموذج"). ويتاح كل من المذكرة والنموذج المعدّلين كمرفقين للنسخة الإلكترونية لكتاب المنظمة بشأن اعتماد مختلف تعديلات الملاحق .
- وينبغي للمذكرة والنموذج المعدّلين إضافة إلى الدليل الجديد للإبلاغ عن الاختلافات ونشرها (الوثيقة ١٠٠٥٥) أن توفر وضوحاً أكبر للدول فيما يتعلق بتنفيذ المادة ٣٨ من اتفاقية شيكاغو، وسيتم تعميمها على الدول من خلال إدراج مادة تعليمية بشأنها في الدورات التدريبية الحالية في الصفوف الدراسية ذات الصلة القائمة على الكمبيوتر (بما في ذلك تلك المتصلة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية).
- A38-12 البيان الموحد بالسياسات المستمرة للإيكاو والممارسات المرتبطة بها المتعلقة تحديداً بالملاحة الجوية
بما أنه جرى استعراض كامل للبيان الموحد في الدورة ٣٨ للجمعية العمومية، لا تقترح أي مستجدات للدورة ٣٩ للجمعية العمومية.
- A38-13 تكوين لجنة الملاحة الجوية والمشاركة في أعمالها
لا يُطلب اتخاذ أي إجراء آخر
- A38-14 البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي
التبديل ألف – التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي
القسم الأول – الاتفاقات والترتيبات
- في شهري مايو ٢٠١٤ ومارس ٢٠١٦، عقدت المنظمة ندوتي الإيكاو الثانية والثالثة للنقل الجوي (IATS)، اللتين ركزتا على التوالي على التنمية المستدامة للنقل الجوي والمنافسة في النقل الجوي الدولي.
- وعقد الاجتماعان الثاني عشر والثالث عشر لفريق خبراء تنظيم النقل الجوي (ATRP) في مايو ٢٠١٤ وسبتمبر ٢٠١٥ على التوالي.
- وفي يونيو ٢٠١٥، اعتمد المجلس بصورة رسمية نص الرؤية طويلة الأجل بشأن تحرير النقل الجوي الدولي، بحيث تشكل نقطة مرجعية ودليلاً ملهماً للدول الأعضاء في سعيها لتحقيق الهدف النهائي للتحرير. كما اعتمد رسمياً مبادئ أساسية بشأن حماية المستهلك كتوجيه سياسي للدول وأصحاب المصلحة المعنيين.
- وعُقد مؤتمر الإيكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية (ICAN) في ديربان، جنوب أفريقيا، في عام ٢٠١٣، وفي بالي، أندونيسيا، في عام ٢٠١٤، وفي أنطاليا، تركيا، في عام ٢٠١٥. وبنهاية عام ٢٠١٥، استقادت ١٣٧ دولة تمثل ٧٢ في المائة من مجموع الدول الأعضاء في الإيكاو من فعالية المؤتمر ICAN مرة واحدة على الأقل.
- القسم الثاني – التعاون في مجال الترتيبات التنظيمية
- أعدت الإيكاو أدوات لزيادة شفافية قواعد المنافسة لدى الدول، ولتعزيز التعاون والحوار والتوافق التنظيمي. وفي هذا الخصوص، وُضعت خلاصة وافية للسياسات والممارسات المعمول بها على الصعيد الوطني أو الإقليمي، وهي متاحة على الموقع الشبكي <http://www.icao.int/sustainability/Compendium/Pages/default.aspx>.

وتم تحديث قاعدة بيانات الإيكاو الإلكترونية بشأن الأنظمة والممارسات المتعلقة بحماية المستهلك. بالإضافة إلى ذلك، فقد أُنشئت على الموقع الشبكي للإيكاو (http://www.icao.int/sustainability/pages/eap_ep_consumerinterests.aspx) دراسة أجرتها الأمانة عن الأنظمة المختلفة لحماية المستهلك التي تطبق على النقل الجوي الدولي.

وواصلت المنظمة تشجيع الدول على التقيد بالاتفاقيات والاتفاقات الدولية، من قبيل *اتفاق عبور الخطوط الجوية الدولية (IASTA) واتفاقية توحيد بعض قواعد النقل الجوي الدولي* التي أُقرت في مونترال في ٢٨ مايو ١٩٩٩. وقد أنجزت هذه المهمة من خلال كتاب من المنظمة أرسل في يوليو ٢٠١٥ وعن طريق اجتماعات عالمية/إقليمية.

وقدمت الإيكاو مساعدات إضافية هادفة موجهة إلى الدول وفقاً لاحتياجاتها وأوضاعها المحلية. فعلى سبيل المثال، ويهدف تعزيز تنمية الشحن الجوي في أفريقيا، عُقد اجتماع للإيكاو بهذا الخصوص في لومبي، توغو، في أغسطس ٢٠١٤. وعلى نحو مماثل، عُقد مؤتمر إقليمي للنقل الجوي في مونتيجو باي (خليج مونتيجو)، جامايكا، في أكتوبر ٢٠١٤، واجتماع حول التنمية المستدامة للنقل الجوي في أفريقيا في أنتاناريفو، مدغشقر، في مارس ٢٠١٥. وأسفرت هذه الاجتماعات عن اعتماد إعلانات وخطط عمل إقليمية، مما أعطى دفعا لتنمية النقل الجوي.

وتم تعزيز التعاون بين الإيكاو ومنظمات دولية مثل منظمة السياحة العالمية (UNWTO) وأصحاب المصلحة في الصناعة في مجالات المصالح المشتركة، مثل تشجيع الترابط والسفر والسياحة، وتحرير الوصول إلى الأسواق، وحماية المستهلك، وتقديم المساعدة للدول الجزرية الصغيرة النامية (SIDS). فعلى سبيل المثال، تم اعتماد بيان ميديلين بشأن السياحة والنقل الجوي من أجل التنمية من قبل المنتدى رفيع المستوى المشترك بين الإيكاو ومنظمة السياحة العالمية (UNWTO/ICAO) المنعقد في ميديلين، كولومبيا، في سبتمبر ٢٠١٥. كما شاركت الإيكاو بشكل ناشط في التحالف العالمي للمنظمات المعنية بالأسفار (GTAC)، وهي مجموعة مؤلفة من منظمات قيادية حكومية ومن القطاع الخاص في قطاعي السفر والسياحة. وتهدف هذه المجموعة إلى تعميق فهم دور السفر والسياحة كدافع للنمو الاقتصادي والعمالة والتنمية المستدامة.

القسم الثالث – توزيع منتجات الخطوط الجوية

لا يوجد مستجدات

القسم الرابع – تبادل الخدمات

لا يوجد مستجدات

القسم الخامس – وضع الإرشادات السياسية

بدأ العمل من أجل تحديث سياسات الإيكاو ومواد إرشادية بشأن تنظيم الاقتصاد للنقل الجوي الدولي (الوثيقة ٩٥٨٧) ودليل تنظيم النقل الجوي الدولي (الوثيقة ٩٦٢٦)، الذي ستتاح نسخة مؤقتة منه للدورة ٣٩ للجمعية العمومية.

التبديل باء – الإحصاءات

عُقد الاجتماع الأول لفريق خبراء بيانات وتحليلات الطيران (ADAP/1) في أبريل ٢٠١٤.

وجرى تحديث برنامج الإحصاءات للإيكاو بوصفه جزءاً من مبادرة إدارة بيانات المؤسسات (EDM)، التي ترمي إلى موازنة مصادر البيانات المختلفة على المستوى التنظيمي باستخدام جداول مرجعية وتصنيفات قياسية من خلال استحداث قاعدة بيانات إلكترونية شاملة لبيانات الوظائف المتعددة. وستسهم عملية إعادة التصميم في تحسين واجهة

التطبيقات، والنهوض بالتشغيل البيئي بين الدول ووكالات الأمم المتحدة والمنظمات الدولية ودوائر الصناعة وأصحاب المصلحة الآخرين، وتسمح بتوزيع أفضل للبيانات التي تم جمعها.

وتم تعزيز المنصة الإلكترونية الجديدة لبيانات الإيكاو Data+ (<http://www4.icao.int/newdataplus>) بوظائف تحليلية بصرية تسمح بصورة سريعة للمستخدمين برؤية الاتجاهات وأوجه الاختلاف والتشابه بين مجموعات البيانات المختارة وإجراء تحليلات معيارية تنافسية.

وأُتحت عملية إعادة تصميم برنامج الإحصاءات الفرص للإيكاو للاستفادة من بياناتها الخام المنسقة وتحويلها إلى معلومات مفيدة للتحليلات الاقتصادية. كما أعدت الأمانة أدوات تحليل تجارية، ونظام الإيكاو للإبلاغ عن ثاني أكسيد الكربون وتحليل المعلومات (ICORAS) ودراسة عن اقتصاديات تشغيل الخطوط الجوية.

وأقامت الإيكاو مشروعاً مشتركاً، على المستوى المحدد للمشاريع، في شراكة مع الاتحاد البريدي العالمي (UPU) ومؤتمر الأمم المتحدة للتجارة والتنمية (UNCTAD) والمنتدى الدولي للنقل (ITF) في منظمة التعاون والتنمية في الميدان الاقتصادي (OECD) ومنظمة السياحة العالمية (UNWTO) والمركز المتعدد التخصصات للنمذجة الرياضية والحسابية (ICM) في جامعة وارسو.

وقدمت المساعدة وبيانات الطيران والتحليلات إلى الدول والمنظمات الدولية بناء على طلب منها.

التدبير جيم — التنبؤ والتخطيط والتحليلات الاقتصادية

أعد فريق العمل متعدد التخصصات المعني بالتنبؤات طويلة الأجل في مجال الحركة الجوية (MDWG-LTF) تحت إشراف فريق خبراء بيانات وتحليلات الطيران (ADAP) مجموعة واحدة من التنبؤات طويلة الأجل للحركة الجوية بأفق يمتد لفترة ٣٠ عاماً. ويتألف فريق العمل متعدد التخصصات المعني بالتنبؤات طويلة الأجل في مجال الحركة الجوية من عشر دول أعضاء وثلاث منظمات دولية. كما تضم عضوية فريق العمل MDWG-LTF خمسة أعضاء من أفرقة عمل لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP).

وتم استحداث مجموعة بيانات لفترات زمنية متلاحقة للراكب الكيلومترى الإيرادي (RPK) وأطنان البضائع الكيلومترية (FTK) لكل من العمليات الدولية والمحلية على مستوى أزواج المدن ومستوى الناقلات من عام ١٩٩٥ إلى عام ٢٠١٢، وذلك بجمع ما يلي: أ) بيانات الحركة الجوية الفعلية التي تقوم الدول بإبلاغ الإيكاو عنها (عن طريق نماذج الإبلاغ ألف وباء وجيم المتعلقة بالنقل الجوي) وتشرها الدول مباشرة، والتي فاقت تغطيتها نسبة ٩٠ في المائة من حركة نقل الركاب الجويين و ٩٥ في المائة من حركة الشحن الجوي؛ ب) بيانات الحركة الجوية المقدره بالاستناد إلى جداول المواعيد الزمنية لشركات الطيران التي تُنشر في الدليل الرسمي لشركات الطيران (OAG)، والتي استخدمت لملء الفجوات. وفي وقت لاحق، جرى التوفيق بين هذه البيانات الأولية وبيانات العمليات في قاعدة البيانات المشتركة للعمليات (COD) التي تحتفظ بها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP) من أجل إنشاء مجلدات الحركة الجوية المشتركة الأساسية لعام ٢٠١٢.

وأعد فريق العمل تنبؤات طويلة الأجل للحركة الجوية لعدد من مجموعات الطريق بلغ ٥٠ مجموعة، يمكن منها إنتاج تنبؤات مخصصة أو أكثر تفصيلاً لأغراض منوعة، من قبيل السلامة وتخطيط نظم الملاحة الجوية والتحليل البيئي.

التدبير دال — الضرائب

أجريت في يوليو ٢٠١٥ دراسة استقصائية للمنظمة تتعلق بمواقف الدول وتقيدها بسياسات الإيكاو بشأن النظام الضريبي في النقل الجوي الدولي. وستتاح نتائج الدراسة الاستقصائية على شكل إضافة للوثيقة ٨٦٣٢. (<http://www.icao.int/publications/pages/publication.aspx?docnum=8632>)

التذييل هاء — المطارات وخدمات الملاحة الجوية

في مايو ٢٠١٥، عُقد الاجتماع الخامس لفريق خبراء اقتصاديات الطيران (AEP) وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (ANSEP).

وفي سياق استكشاف السبل لتمويل تطوير البنية التحتية للملاحة الجوية، أجرت الإيكاو بحثاً موسعاً عن تجارب الدول في وضع نماذج مختلفة للشراكة بين القطاعين العام والخاص في مشاريع البنى التحتية (<http://www.icao.int/sustainability/Pages/im-ppp.aspx>). وأُتيح تقرير محدّث حول اقتصاديات المطارات على الموقع الشبكي للإيكاو (<http://www.icao.int/sustainability/Pages/eap-im-airports.aspx>).

وأصدر الفريق العامل متعدد التخصصات المعني بالتحديات الاقتصادية المرتبطة بتنفيذ حزم التحسينات في منظومة الطيران (MDWG-ASBUs) تقارير حول كيفية إجراء تحليلات فعالية التكاليف، ودراسات الحالات التجارية وتحليلات التأثيرات الاقتصادية فضلاً عن خطط التمويل.

وفي شهر يوليو ٢٠١٥، أجريت دراسة استقصائية للمنظمة تتعلق بمستوى تنفيذ سياسات الإيكاو بشأن الرسوم. وتشير نتائج هذه الدراسة الاستقصائية إلى أن معظم الدول التي استجابت وعددها ٨٣ (تغطي ٨٤ في المائة من الحركة الجوية المقررة في العالم) قد اتبعت سياسات الإيكاو.

التذييل و او — اقتصاديات الناقلين الجويين

أجريت دراسات حول الاختلافات الإقليمية في اقتصاديات تشغيل شركات الطيران الدولية للسنوات ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣، وهناك دراسة للعام ٢٠١٤ ما زالت جارية؛ وتنتشر النتائج في تعميمات كل سنتين. واستناداً إلى نتائج هذه الدراسات، تقدم كل سنة ترجيحات عالمية وخاصة بالمناطق إلى وكالة الأيأتا للاحتساب على أساس نسبي لتحديد عوامل الاحتساب للإيرادات المتحصلة من الركاب من الرحلات المشتركة.

التذييل زاي — البريد الجوي

بتم تزويد الاتحاد البريدي العالمي (UPU) سنوياً ببيانات عن حركة شركات الطيران وبيانات مالية وتحليلات تستخدم في احتساب المعدل الأساسي لنقل البريد الجوي وفقاً للمادة ٥٣ من الاتفاقية العالمية للبريد.

البيان الموحد بشأن سياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بأمن الطيران

A38-15

التذييل ألف — السياسة العامة

سمحت المساهمات الطوعية السخية المتلقاة من الدول الأعضاء للإيكاو بمواصلة الجهود لتحسين أمن الطيران في شتى أنحاء العالم، وتيسير وتركيز التعاون الدولي/الإقليمي، وتشجيع التعاضد الحكومي في مجال الصناعة، وتعزيز التنسيق بين الشركاء. كما أتاحت مساهمات المانحين هذه تحقيق تقدم في تنفيذ استراتيجية الإيكاو الشاملة في مجال أمن الطيران (ICASS) أثناء فترة الثلاث سنوات ٢٠١٤-٢٠١٦، وبالتالي تقديم الدعم التام لمبادرات الإيكاو في عدم ترك أي بلد وراء الركب (NCLB). وتؤكد الدروس القيمة المستفادة من استراتيجية الإيكاو الشاملة في مجال أمن الطيران الأهمية المتواصلة للاستراتيجية باعتبارها إطاراً متيناً لتوجيه عمل الإيكاو بشأن مسائل أمن الطيران، التي ينبغي أن تتسع في شكلها الحالي إلى أن يتم إقرار تنفيذ خطة عالمية جديدة لأمن الطيران (GASep).

التذييل باء — الصكوك القانونية الدولية، وسن تشريعات وطنية وإبرام اتفاقات ملائمة من أجل قمع أعمال التدخل غير المشروع في الطيران المدني

يستمر التشديد على أهمية أن تصبح الدول أطرافاً في اتفاقيات أمن الطيران من خلال تقديم المعلومات وعقد اجتماعات رفيعة المستوى.

التذييل جيم — تنفيذ التدابير الأمنية الفنية

تشجيعاً لكفاءة وفعالية التدابير الأمنية، استمرت الإيكاو في إتاحة الإرشادات الجديدة والمحدثة خلال فترة الثلاث سنوات، بما في ذلك الطبعة التاسعة من دليل أمن الطيران، المستكمل بإرشادات قائمة بذاتها بشأن الموضوعات التالية:

- تقييم الأثر (في مجال أمن الطيران)؛
- وثقافة الأمن؛
- ونظم الإدارة الأمنية (SeMS)؛
- والاعتراف بتكافؤ التدابير الأمنية.

وبالتشاور الوثيق مع فريق عمل التهديدات والمخاطر (WGTR) التابع لفريق خبراء أمن الطيران (AVSEC)، استمرت الإيكاو برصد التهديدات الأمنية المحتملة (مثل الأمن الإلكتروني، ونظم الطائرات الموجهة عن بعد المتعلقة بأمن المنطقة المفتوحة للجمهور، وأجهزة التفجير المرتجلة التي ينقلها اشخاص، وأسلحة الدفاع الجوي المحمولة (MANPADS)). وساهمت سرعة الاتصال ونشر مخاطر أمن الطيران من خلال تقديم إرشادات للدول وأصحاب المصلحة الآخرين في تسهيل اتخاذ الإجراءات المتسقة والفعالة في الوقت المناسب. وتم إصدار مواد إرشادية أخرى من أجل زيادة قدرة الدول على منح الأولوية لموارد أمن الطيران على أساس المخاطر، التي تتضمن ما يلي: عمليات الطائرات المدنية فوق مناطق النزاعات، ومعلومات عن أسلحة الدفاع الجوي المحمولة (MANPADS)، ودليل تقييم جوانب الضعف في المطارات، وقاعدة البيانات الإلكترونية للأمن الإلكتروني على البوابة الآمنة للإيكاو. كما تم التشديد على التصدي للتهديدات الجديدة والقائمة من خلال أنشطة الإيكاو المتواصلة المتعلقة بالرصد والمساعدة على التنفيذ.

ويجري حالياً إعداد التعديل المقترح رقم ١٥ على الملحق السابع عشر — الأمن، الذي سوف يتضمن أحكاماً جديدة و/أو مراجعة بشأن كشف السلوك، والابتكار في مجال أمن الطيران، وأسلحة الدفاع الجوي المحمولة، وتقييم المخاطر، والأمن الإلكتروني وأمن المنطقة المفتوحة للجمهور. وبالنسبة للأحكام المتعلقة بالأمن البري تحديداً، أخذ مجلس الإيكاو في الاعتبار التهديدات المتصاعدة للهجمات الإرهابية على المناطق المفتوحة للجمهور في المطارات، إلى جانب الحوادث الإرهابية الأخيرة في الأماكن المزدحمة، سواء في المطارات أو المواقع غير المتصلة بالطيران، وقرر رفع مستوى التوصيات القائمة بشأن أمن المنطقة المفتوحة للجمهور إلى قواعد قياسية.

التذييل دال — إجراءات الدول المتعلقة بأعمال التدخل غير المشروع

في أعقاب الحوادث والهجمات الأخيرة التي تعرض لها قطاع الطيران، طالب المجلس بتذكير الدول الأعضاء بالتزامهم بإبلاغ الإيكاو عن أعمال التدخل غير المشروع (AUI) بأسرع الوسائل الممكنة، حسبما هو مطلوب في الملحق السابع عشر. ولإسهام في تسهيل التقيد بهذا الالتزام، أعدت الأمانة، بالتعاون مع فريق خبراء أمن الطيران، نموذجاً منقحاً للإبلاغ عن أعمال التدخل غير المشروع يرمي إلى تبسيط استخدامه والتعجيل بتقديمه من خلال التركيز على جمع البيانات الأساسية والمعلومات الحساسة المتعلقة بواقعة معينة.

التذييل هاء — برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق أمن الطيران

في عام ٢٠١٥ بدأ التنفيذ التام لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران (USAP-CMA)، وتُرفع تقارير منتظمة إلى المجلس تتعلق بحالة تنفيذ البرنامج. وقد أعد تقرير حول التنفيذ الكلي لنهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران لعرضه على الجمعية العمومية في دورتها التاسعة والثلاثين. ويتضمن ذلك تقريراً حول التنفيذ الشامل للبرنامج، والنتائج الرئيسية لتدقيق وتحليل مستوى تنفيذ العناصر الحاسمة لنظم الدول في مراقبة أمن الطيران، ومستوى إشاري يدل على الامتثال للقواعد القياسية الواردة في الملحق السابع عشر.

التذييل واو — برنامج الإيكاو لدعم التنفيذ والتنمية — الأمن (ISD-SEC)

تتضمن أنشطة استراتيجية الإيكاو للمساعدة في مجال أمن الطيران وبناء القدرات ما يلي: القيادة والتنسيق وتوفير المساعدة القائمة على الاحتياجات للدول الأعضاء؛ وتشجيع التعاون الإقليمي؛ ومراقبة وتنسيق الشبكة العالمية لمراكز التدريب في مجال أمن الطيران (ASTCs)؛ وإعداد مجموعات المواد التدريبية على أمن الطيران (ASTPs) والحفاظ عليها.

وترسي الاستراتيجية إطاراً يتم بموجبه تحديد إحتياجات أمن الطيران في الدول الأعضاء، وخريطة طريق لنظام وطني فعال لأمن الطيران يمثل للقواعد والتوصيات الدولية. ويتمحور نجاح هذه الاستراتيجية حول خطط تحسين أمن الطيران (ASIPs) التي توضع بالشراكة بين الإيكاو والدولة المتلقية للمساعدة، وتشمل دوراً لمقدمي المساعدة الآخرين، من قبيل المنظمات الإقليمية، والدول الأعضاء الأخرى، وعند الاقتضاء، الدوائر الصناعية. وتشدّد خطط تحسين أمن الطيران على الحاجة إلى الإرادة السياسية للدول والالتزام التام بتعزيز أمن الطيران من أجل الاستفادة من دعم الإيكاو والجهات الشريكة الأخرى.

وقدمت الأمانة الدعم لمجموعة مقدمي المساعدة في مجال أمن الطيران لتنسيق المساعدة المقدمة على الصعيد العالمي. ويشمل نشاط المجموعة تبادل المعلومات المتعلقة بمشاريع المساعدة الجارية وضمان اتباع نهج جماعي حيال المساعدة في مجال أمن الطيران وبناء القدرات.

وللتصدي للحاجة المستمرة لتدريب فريق خبراء أمن الطيران (AVSEC)، اتسعت شبكة الإيكاو الخاصة بمراكز التدريب في مجال أمن الطيران لتصل إلى ٣٠ مركزاً، ومراكز إضافية تطلب الاعتراف بها. ودعماً لمبادراتها المتعلقة بالتدريب وتقديم المساعدة، ستقوم الأمانة بإكمال استعراض مجموعات المواد التدريبية على أمن الطيران (ASTPs) الخاصة بها بحلول نهاية عام ٢٠١٦ لضمان الاتساق مع متطلبات التدريب القائم على الكفاءة الواردة في سياسة الإيكاو العالمية للتدريب في مجال الطيران.

وتحت قيادة الأمانة، تقدم الإيكاو الدعم للمبادرات الإقليمية المختلفة لفريق خبراء أمن الطيران (AVSEC)، مثل المنتدى الإقليمي للتنسيق في مجال أمن الطيران في آسيا والمحيط الهادئ (RASCF) وخطة التنفيذ الأفريقية الشاملة لأمن الطيران والتسهيلات في أفريقيا (AFI SECFAL Plan).

ووفقاً للملحق بشأن مذكرة التعاون المبرمة بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي المتعلق بأمن الطيران، الذي يؤسس جملة أمور من بينها إطار لتبادل المعلومات والأنشطة المشتركة، تقوم الأمانة بشكل ناشط بتنسيق أنشطة المساعدة الممولة من الاتحاد الأوروبي من خلال المؤتمر الأوروبي للطيران المدني (ECAC).

التذييل زاي — الإجراء المتخذ من المجلس بشأن التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف في أقاليم مختلفة من العالم

تبذل جهود متواصلة لتشجيع الاعتراف المتبادل بعمليات أمن الطيران من خلال التعاون الموسّع مع أصحاب المصلحة والدوائر الصناعية، بما في ذلك نشر المواد الإرشادية الجديدة التي أعدت مؤخراً بعنوان الاعتراف بتكافؤ التدابير الأمنية فضلاً عن تبادل المعلومات وإجراء المناقشات من خلال فريق خبراء أمن الطيران. وتكتسب الاتفاقات الرسمية المتعلقة بالاعتراف المتبادل بأمن الطيران زخماً متزايداً في مجال الإدارة الثنائية لشؤون أمن الطيران.

التذييل حاء — التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران

في الفترة التي تلت انعقاد الدورة ٣٨ للجمعية العمومية، عملت الإيكاو على تعزيز التعاون فيما بين الدول الأعضاء ومع أصحاب المصلحة الآخرين بغية النهوض بأمن الطيران وتسهيلات النقل الجوي، وذلك على الصعيدين الإقليمي والعالمي.

وفي فبراير ٢٠١٦، وقّعت الإيكاو مذكرة تفاهم مع المجلس الدولي للمطارات (ACI) توفر إطاراً للتعاون على تحسين الأمن في المطارات في شتى أنحاء العالم. وترسي مذكرة التفاهم آلية المجلس الدولي للمطارات لدعم برنامج تميز المطارات (APEX) في مجال الأمن الذي صُمم لمساعدة المطارات على تحديد أوجه الضعف في مجال الأمن والتصدي لها.

وقامت الإيكاو أيضاً بتدعيم التعاون في مجالات أمن الشحن الجوي، من خلال العمل الوثيق مع منظمة الجمارك العالمية (WCO) بموجب مذكرة التفاهم الموقعة في عام ٢٠١١، واستضافة المؤتمرات وحلقات العمل المشتركة، وإصدار نشرة مشتركة بعنوان *النهوض بالشحن الجوي عالمياً*، وكلها تشجع النقل الآمن للبضائع والبريد عالمياً. وفي هذا الصدد، تتعاون الإيكاو أيضاً مع منظمة الجمارك العالمية ومكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC) لدعم برنامج الشحن الجوي الجديد الذي أطلق في الآونة الأخيرة، والذي يرمي إلى إنشاء وحدات يمكنها وضع مواصفات عامة لبضائع الشحن التي تُجهز في المطار من أجل التقليل إلى الحد الأدنى من مخاطر استخدام الشحنات الجوية لتنفيذ أنشطة غير مشروعة، بما في ذلك أعمال التدخل غير المشروع.

البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بالتسهيلات

A38-16

التذييل ألف – إعداد وتنفيذ الأحكام المتعلقة بالتسهيلات

في عام ٢٠١٣، أصبح التعديل رقم (٢٣) على الملحق التاسع – *التسهيلات*، قابلاً للتطبيق. وقد اعتمد التعديل، الذي تركز على التذييل ١٣ للملحق التاسع، لتعزيز تقاسم البيانات المتعلقة بالركاب والتصدي الفعال للجوائح أو الأوبئة الواسعة الانتشار. وفي نوفمبر ٢٠١٣، اعتمد المجلس التعديل رقم ٢٤ على الملحق التاسع. ويتعلق هذا التعديل بتسهيل نقل الأشخاص ذوي الإعاقة كما يتعلق بقضايا من قبيل أمن عملية إصدار وثائق السفر، والتدقيق في وثائق السفر في المطارات، والاستفادة من المعلومات المسبقة عن الركاب (API)، ونظم بيانات سجلات أسماء الركاب (PNR)، والإجراءات المتعلقة بحذف الأشخاص غير المقبولين والمُبعدين. وفي مايو ٢٠١٣، عقدت في المكسيك حلقة دراسية عن التسهيلات في دول إقليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي (NACC)، ركزت على أولويات البرامج فضلاً عن القضايا المتصلة بالأشخاص غير المقبولين والمُبعدين وإقامة برامج وطنية في مجال تسهيلات النقل الجوي. كما تم التشديد على المسائل المتعلقة بالمعلومات المسبقة عن الركاب (API)، وبيانات سجل أسماء الركاب (PNR).

وفي عام ٢٠١٤، أصبح التعديل رقم ٢٤ على الملحق التاسع قابلاً للتطبيق. وعُقد الاجتماع الثامن لفريق خبراء التسهيلات في مونتريال في الفترة من ٢٤ إلى ٢٨ نوفمبر ٢٠١٤. وإلى جانب التصديق على دليل جديد للبرامج الوطنية للتسهيلات في مجال النقل الجوي، طرح الاجتماع مقترحات بشأن إجراءات تعديلات على الملحق التاسع. وعقدت الحلقات الدراسية الإقليمية بشأن التسهيلات (FAL) في مختلف أقاليم الإيكاو، بما في ذلك حلقة دراسية انعقدت في ليما في شهر سبتمبر، وأخرى في باريس في أكتوبر. وتمحورت الحلقات الدراسية حول المعلومات المسبقة عن الركاب وسجلات أسماء الركاب فضلاً عن قضايا تتصل بالأشخاص غير المقبولين والمُبعدين، وحول إعداد برامج وطنية للتسهيلات في مجال النقل الجوي، ونفاذ الأشخاص ذوي الإعاقة إلى مجال النقل الجوي، واستراتيجية تحديد هوية المسافرين (TRIP) ودليل المفاتيح العامة (PKD) للإيكاو، ومسائل التسهيلات الأخرى الهامة بالنسبة للدول في الأقاليم.

وفي عام ٢٠١٥، اعتمد المجلس التعديل رقم ٢٥ على الملحق التاسع. ويتعلق التعديل بجملة أمور من بينها تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطائرات وأسرههم، ووثائق السفر المقروءة آلياً (MRTDs)، وتسهيل عمليات الشحن، وقاعدة بيانات "الإنترنت" لوثائق السفر المسروقة والمفقودة (SLTD). ونشر دليل جديد بشأن نموذج البرامج الوطنية لتسهيلات النقل الجوي (NATFP). ويتضمن الدليل إرشادات بشأن كيفية قيام الدول بالامتثال للقواعد القياسية ٨-١٧ و ٨-١٨ و ٨-١٩ الواردة في الملحق التاسع. وأثناء تلك السنة، وفي ضوء القاعدة القياسية ٣-١٠-١ (الطبعة ١٣، ٢٠١١) الواردة في الملحق التاسع التي تطلب من الدول المتعاقدة أن تضمن انتهاء صلاحية جوازات السفر غير المقروءة آلياً

في ٢٤ نوفمبر ٢٠١٥، نظمت الأمانة حملة اتصالات مكثفة لتذكير الدول "بالموعد النهائي" وللدرد على كتاب المنظمة في ٢٠١٥/١٢/٣١ بعنوان تنفيذ القاعدة القياسية ٣-١٠-١ من الملحق التاسع — التسهيلات. وبحلول ٣١ ديسمبر ٢٠١٥، أشارت الردود الرسمية على كتاب المنظمة إلى أن ١٤٠ دولة من الدول الأعضاء قد التزمت بالموعد النهائي، فيما أشارت ١٦ دولة إلى امتثالها بعد انقضاء الموعد النهائي. وفي مارس ٢٠١٥، عقدت في بانكوك حلقة دراسية عن تسهيلات النقل الجوي لدول إقليم آسيا والمحيط الهادئ (APAC).

التبديل باء — الإجراءات الوطنية والدولية المتخذة لضمان أمن وسلامة تحديد هوية الركاب ومراقبة الحدود

في عام ٢٠١٣، صدقت الجمعية العمومية في دورتها ٣٨ على برنامج الإيكاو لتحديد هوية الركاب (TRIP)، بوصفه استراتيجية لتدعيم وثائق السفر على المستوى العالمي. وشدد برنامج الإيكاو لتحديد هوية الركاب على النهج الشامل حيال إدارة تحديد الهوية من أجل تعظيم الجوانب المتعلقة بالأمن والتسهيلات على السواء، ويتوقع أن يعمل على زيادة قدرة الدول على تحديد هوية الأفراد بشكل فريد من خلال تزويد السلطات بأدوات وإرشادات فعالة لتحديد الهوية. وتواصل الإيكاو مساعدة الدول الأعضاء في جميع المسائل المتصلة بوثائق السفر المقروءة آلياً، بما في ذلك أنشطة بناء القدرات الممولة من المانحين. وعلى المستوى الإقليمي، اعتمدت المنظمة على الحلقات الدراسية التي تدعمها الدول المضيفة لإنهاء الوعي بالقواعد القياسية المتعلقة بوثائق السفر المقروءة آلياً وقياسات الاستلال البيولوجي والأمن. وعقدت حلقة دراسية إقليمية في سانت مارتنين بجزر الأنتيل الهولندية في شهر يوليو، وحلقة دراسية أخرى في بوركينافاسو في شهر نوفمبر. وأسهم كلا الحدثين في التشجيع على أفضل الممارسات في إدارة نظم أمانة إصدار جوازات السفر ومراقبة الحدود مع التشديد على أهمية إصدار وثائق سفر مقروءة آلياً لتمثل لنظم الإيكاو والمشاركة في دليل المفاتيح العامة للإيكاو. وبالإضافة إلى الحلقات الدراسية حول وثائق السفر المقروءة آلياً، نظمت الإيكاو في أكتوبر ندوتها التاسعة ومعرضها بشأن وثائق السفر المقروءة آلياً في مونتريال. وركزت الندوة السنوية على فوائد تنفيذ مراقبة آلية للحدود باستخدام القواعد القياسية والمواصفات الصادرة عن الإيكاو ومزايا الاستفادة من أدوات التفتيش الفعالة لمراقبة الحدود من قبيل دليل المفاتيح العامة الخاص بالإيكاو. وبحلول نهاية العام، اتسع دليل المفاتيح العامة ليشمل ٣٩ مشاركاً بإضافة بلجيكا وأيرلندا وجمهورية مولدوفا وتايلند. وتحتّ الدول على الانضمام إلى دليل المفاتيح العامة نظراً لأهمية تعزيز الأمن عبر الحدود وتسهيلات النقل الجوي. وفي عام ٢٠١٣ استمرت الإيكاو بتعزيز العضوية في دليل المفاتيح العامة عن طريق عقد سلسلة من حلقات العمل.

وفي عام ٢٠١٤، أُجري عدد من الأنشطة البارزة في إطار استراتيجية الإيكاو لتحديد هوية الركاب (TRIP). وبدأت المرحلة الأولى من تنفيذ الاستراتيجية في إقليم أفريقيا من خلال مشاريع المساعدة التي أُعدت بتعاون وثيق مع منظمات إقليمية من قبيل: تجمع دول الساحل والصحراء (CEN-SAD)، والسوق المشتركة لشرق أفريقيا وجنوبها (COMESA)، والجماعة الاقتصادية لدول وسط أفريقيا (ECCAS)، والجماعة الاقتصادية لدول غرب أفريقيا (ECOWAS). وحققت الجهود المبذولة للربط بين احتياجات الدول وخبرة الإيكاو ومجتمع المانحين نجاحاً من خلال الدعم المقدم من كندا لمبادرة "تدعيم أمن وثائق السفر في منطقة الساحل"، التي ركزت على بناء القدرات في المنطقة عن طريق حلقات العمل والتدريب وبعثات المساعدة الفنية.

في هذه الأثناء، استمرت الإيكاو في معالجة الاحتياجات المتعلقة ببناء القدرات في أقاليم أخرى في أفريقيا وفي آسيا الوسطى ومنطقة الأمريكتين من خلال مقترحات المشاريع وأنشطة المساعدة. وعقدت حلقتان دراسيتان حول وثائق السفر المقروءة آلياً، إحداهما في أوزبكستان في أبريل والأخرى في إسبانيا في يونيو. وأسهم كلا الحدثين في التشجيع على أفضل الممارسات في إدارة نظم أمانة إصدار جوازات السفر ومراقبة الحدود مع التشديد على أهمية إصدار وثائق سفر مقروءة آلياً لتمثل لنظم الإيكاو والمشاركة في دليل المفاتيح العامة للإيكاو. وأثناء الحلقة الدراسية الإقليمية المنعقدة في إسبانيا، نظمت الإيكاو، بالتنسيق وثيق مع المفوضية الأوروبية، اختبارات لقابلية التشغيل البيئي للبروتوكول الرقمي للتحكم الإضافي في النفاذ (SAC)، الذي أصبح إلزامياً لجميع جوازات السفر الإلكترونية الصادرة عن الدول الأعضاء في

الاتحاد الأوروبي بعد ديسمبر ٢٠١٤. وفي أماكن أخرى، واصلت الإيكاو عمليات تقييم للثغرات في وثائق السفر المقروءة آلياً في الدول المستفيدة، ولا سيما في إقليم أمريكا الوسطى وأمريكا الجنوبية، وبدعم من كندا.

وتمثلت سلامة الحدود وإدارة المراقبة على الحدود محور الندوة العاشرة والمعرض بشأن وثائق السفر المقروءة آلياً وقياسات الاستدلال البيولوجي وأمن الحدود، التي انعقدت في مونتريال في شهر أكتوبر، وحضرها ٥٠٥ من المشاركين. وتمثلت إحدى النتائج الرئيسية للاجتماع الثاني والعشرين للفريق الاستشاري الفني المعني بوثائق السفر المقروءة آلياً (TAG/MRTD/22) المنعقد في مونتريال في شهر مايو، في التصديق على الطبعة السابعة من الوثيقة ٩٣٠٣ — وثائق السفر المقروءة آلياً. ونظر الاجتماع في مجموعة واسعة من القضايا الأخرى المتصلة بتنفيذ استراتيجيات الإيكاو لتحديد هوية المسافرين، بما في ذلك إعادة النظر في اختصاصات الفريق، وإعداد برنامج عمل وبوابة جديدة للموقع الشبكي لتحديد هوية المسافرين. وبغية التقدم في العمل، أقر الاجتماع الثاني والعشرون للفريق الاستشاري الفني المعني بوثائق السفر المقروءة آلياً (TAG/MRTD/22) برامج العمل المستقبلية لمجموعتيه الفرعيتين: مجموعة عمل التكنولوجيا الجديدة ومجموعة عمل التنفيذ وبناء القدرات.

واستمرت الإيكاو في تشجيع الانضمام إلى عضوية دليل المفاتيح العامة من خلال سلسلة من حلقات العمل والحلقات الدراسية الإقليمية، وحثت الدول على الانضمام إليه نظراً لأهمية تعزيز الأمن عبر الحدود وتسهيلات النقل الجوي. وخلال السنة، انضم إلى دليل المفاتيح العامة للإيكاو مشاركون جدد — البرازيل، وجمهورية إيران الإسلامية، والفلبين، وقطر، وسيشيل، وأوزبكستان، ما جعل العدد الإجمالي للمشاركين يصل إلى ٤٥.

وفي عام ٢٠١٥، تكلفت الجهود المبذولة للربط بين احتياجات الدول وخبرة الإيكاو ومجتمع المانحين بالنجاح. وأجري في عام ٢٠١٥ عدد من الأنشطة البارزة لتنفيذ تحديد هوية المسافرين، بما في ذلك المبادرات المتعلقة ببناء القدرات. وطيلة عام ٢٠١٥، استمر المشروع الممول من كندا بعنوان "تدعيم إدارة أمن وثائق السفر وتحديد الهوية في منطقة الساحل"، بالإضافة إلى حلقة دراسية إقليمية عقدت في نيامي، النيجر، في يناير ٢٠١٥، وبعثات التقييم الفني في مالي وتونس، واستحداث حزمة تدريب قياسية (STP) لبرنامج التدريب المتقدم TRAINAIR PLUS بعنوان "مراقبة صحة وصلاحية وثائق السفر عند حدود المطارات - المستوى ١". وأعدت هذه الدورة التدريبية بصورة مشتركة بين برنامج التسهيلات وشعبة التدريب العالمي على الطيران (GAT) لتلبية الطلب المتزايد على المساعدة الفنية من جانب الدول الأعضاء في الإيكاو بهدف الحد من استخدام وثائق السفر المزورة من أجل مكافحة الجريمة والإرهاب عبر للحدود. وتهدف حزمة التدريب القياسية إلى زيادة تطوير المعارف والمهارات اللازمة لمسؤولي الخط الأمامي لتحديد وثائق السفر المزورة لدى قيامهم بفحص وثائق السفر.

وفي مارس ٢٠١٥، مولت حكومة كندا مشروعاً مماثلاً مع التركيز على منطقة الكاريبي. وبوصفه موجهاً بصورة أكبر نحو مراقبة الحدود، فقد تضمن هذا المشروع وضع نموذج قائم على المخاطر لمراقبة الحدود بما في ذلك دليل للتقييم، وحلقتين دراسيتين إقليميتين، وأربع بعثات للتقييم الفني.

وفي شهر نوفمبر عقدت حلقة دراسية إقليمية بشأن وثائق السفر المقروءة آلياً في نيروبي. وواصلت عملية تحديد هوية المسافرين للإيكاو الترويج لأخبار ومزايا وثائق السفر وقضايا إدارة تحديد الهوية الواردة في تقرير الإيكاو عن وثائق السفر المقروءة آلياً — المجلد ١٠، الأعداد ١ إلى ٣. ويهدف التقرير إلى تقديم شرح شامل للتطورات والاتجاهات والابتكارات والتطبيقات الجديدة في مجال وثائق السفر المقروءة آلياً إلى الدول الأعضاء في الإيكاو وأوساط الطيران الدولي ومجتمع الأمن. وشكل أساس الإدارة الشاملة لتحديد هوية المسافرين المجال الذي تمحورت حوله الندوة الحادية عشرة والمعرض بشأن وثائق السفر المقروءة آلياً التي عقدت في مونتريال في شهر أكتوبر وحضرها أكثر من ٥٠٠ مشارك يمثلون ٨٦ دولة و١٨ منظمة دولية. ونشرت الطبعة السابعة من الوثيقة ٩٣٠٣ باللغة الإنكليزية. وخلال العام، انضمت جهة مشاركة جديدة - وهي كولومبيا - إلى دليل المفاتيح العامة للإيكاو، ما جعل عدد المشاركين يصل إلى ٤٦. وفي

مارس ٢٠١٥، تم التوقيع مع شركة Bundesdruckerei GmbH على عقد لتوفير دليل المفاتيح العامة للإيكاو بوصفها الجهة المتعاقدة الأساسية للعملية الكاملة لتصميم وإعداد وتشغيل دليل المفاتيح العامة.

التذييل جيم — العمل الوطني والدولي والتعاون بشأن المسائل المتعلقة بالتسهيلات

في عام ٢٠١٣، نشرت المبادئ التوجيهية لتنفيذ الدول لمتطلبات نظام سجل أسماء الركاب وتوزيع رسالة النموذج الموحد لنقل البيانات المتعلقة بسجل أسماء الركاب (PNRGOV) على الموقع الشبكي للإيكاو. وتعتبر رسالة النموذج الموحد التي صدقت عليها الإيكاو ومنظمة الجمارك العالمية والأياتا نسقاً إلكترونياً قياسياً لنقل بيانات سجل أسماء الركاب من شركات الطيران إلى الدول، ويُقصد بها مواءمة استخدام نظم سجلات أسماء الركاب على المستوى العالمي، وزيادة فعالية الاستفادة من البيانات وتعزيز كل من أمن الطيران وتسهيلاته. وقد اشتركت الإيكاو مع الأياتا ومنظمة الجمارك العالمية في تجهيز مجموعة أدوات لبيانات الركاب تحتوي على مجموعة من مواد التدريب والتوعية بشأن المعلومات المسبقة عن الركاب وسجل أسماء الركاب. وستستخدم مجموعة الأدوات في سياق حملة عالمية للترويج للقواعد القياسية والمبادئ التوجيهية العالمية بشأن المعلومات المسبقة عن الركاب وسجل أسماء الركاب. وفي عام ٢٠١٣ أيضاً، أُتحت الطبعة الرابعة من المبادئ التوجيهية بشأن المعلومات المسبقة عن الركاب، شارك في نشرها كل من الإيكاو ومنظمة الجمارك العالمية والأياتا. وتهدف الوثيقة إلى مساعدة الدول على تنفيذ البرامج الوطنية للمعلومات المسبقة عن الركاب فضلاً عن تشجيع المواءمة الدولية. وتتضمن إرشادات تتعلق بقائمة الركاب (PAXLIST)، وهي رسالة إلكترونية قياسية معدة خصيصاً لتداول عمليات إرسال قوائم الركاب. وهي تعرض أحكاماً جديدة لمعالجة أمن الطيران وكذلك قضايا تتصل بحماية البيانات و"المعلومات التفاعلية المسبقة عن الركاب" (iAPI)، وهو أسلوب أكثر تطوراً لمعالجة المعلومات المتعلقة بالركاب في المطارات. وتعمل رسالة النموذج الموحد لنقل البيانات المتعلقة بسجلات أسماء الركاب (PNRGOV) والمبادئ التوجيهية للمعلومات المسبقة عن الركاب على تكملتها القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة الواردة في الملحق التاسع.

وفي عام ٢٠١٥، وعقب اعتماد قرار مجلس الأمن الدولي رقم ٢١٧٨ (٢٠١٤) الذي يدعو الدول الأعضاء إلى جملة أمور من بينها استخدام المعلومات المسبقة عن الركاب لمنع سفر المقاتلين الإرهابيين الأجانب، عملت الإيكاو على تعزيز التعاون مع مركز الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب بشأن العمل المشترك المتعلق بمسائل تتصل بالمعلومات المسبقة عن الركاب وسجلات أسماء الركاب.

البيان الموحد بشأن سياسات وممارسات الإيكاو المستمرة المتعلقة بحماية البيئة — أحكام عامة والضوضاء ونوعية الهواء المحلي

A38-17

التذييل ألف — لمحة عامة

من أجل زيادة توزيع المعلومات عن سياسات الإيكاو وموادها الإرشادية، نشرت مقالات في مختلف طبقات مجلة الإيكاو تتعلق بأعمال الإيكاو في مجال البيئة، وتقرير البيئة لعام ٢٠١٣، ومنشورات أخرى؛ ونُظمت ندوات وحلقات دراسية بيئية بشأن الطيران وتغير المناخ (مايو ٢٠١٣)، والتكنولوجيا الخضراء (سبتمبر ٢٠١٤)، والشراكات العالمية في مجال الطيران بشأن تخفيض الانبعاثات (سبتمبر ٢٠١٥).

كما تم تنظيم سلسلتين من الحوارات العالمية في مجال الطيران (GLADS) في خمسة أماكن في كامل أقاليم الإيكاو. ونُظمت الحوارات العالمية في مجال الطيران استجابة لطلب وجهته الجمعية العمومية في دورتها ٣٨ بشأن تنظيم حلقات دراسية وحلقات عمل حول الخطة العالمية للطيران الدولي بهدف تسهيل نشر المعلومات على جميع الدول الأعضاء في الإيكاو ومشاركتها.

ونظمت الإيكاو فعاليات جانبية ومقصورات للمعارض أثناء عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC).

وأقرت التوقعات المحدثة بشأن الضوضاء والانبعاثات الصادرة عن الطائرات. وسوف يُوصى بها كأساس لاتخاذ القرارات بشأن المسائل المتصلة بالبيئة أثناء الدورة التاسعة والثلاثين المقبلة للجمعية العمومية.

وتظهر الاتجاهات السائدة أن ضوضاء الطائرات، والانبعاثات الصادرة عن محركات الطائرات التي تؤثر في نوعية الهواء المحلي، والانبعاثات الصادرة عن الطائرات التي تؤثر في المناخ العالمي، يتوقع أن تواصل تزايدها في المستقبل وإن بوتيرة أبطأ من النمو في الحركة الجوية. وللمرة الأولى تضمنت الاتجاهات تقييماً للمساهمة المحتملة للوقود البديل في صافي انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ويقدر أن نسبة تصل إلى ٢ في المائة من استهلاك هذا الوقود قد يتألف من وقود بديل مستدام في عام ٢٠٢٠. وهناك شكوك كثيرة حول التنبؤ بمساهمة الوقود البديل المستدام في المدى البعيد، غير أنه من الممكن، استناداً إلى السيناريوهات التي قيمتها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)، تلبية نسبة تصل إلى ١٠٠ في المائة من الطلب الدولي على وقود الطائرات النفاثة باعتماد الوقود البديل المستدام بحلول عام ٢٠٥٠. وستعتمد تنمية الوقود البديل واستخدامه في المستقبل إلى حد كبير على السياسات والحوافز المعمول بها لهذا الوقود، وكذلك على فعالية استخدامه من الناحية الإيكولوجية والاقتصادية. واستناداً إلى الافتراضات التي قدمتها التحليلات، فإنه إذا ما أنتج ما يكفي من الوقود البديل بحلول عام ٢٠٥٠ بحيث يستعاض تماماً عن وقود الطائرات المشتق من البنزول، فسوف يؤدي ذلك إلى تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون بنسبة ٦٣ في المائة.

وتبين الاتجاهات المتعلقة بضوضاء الطائرات أنه في ظل سيناريو التحسينات التكنولوجية المتقدمة، فإن الزيادة في عمليات الطائرات لن تؤدي إلى زيادة في مساحة أكفة الضوضاء بعد عام ٢٠٣٠.

التذييل باء — وضع القواعد القياسية والتوصيات والإجراءات و/أو المواد الإرشادية المتعلقة بنوعية البيئة

وضع الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP/10) (فبراير ٢٠١٦) الصيغة النهائية لتوصية تتعلق بقاعدة قياسية بشأن ترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات. ويوصى بتضمين القاعدة القياسية الجديدة المتعلقة بمستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجلد جديد للملحق السادس عشر — حماية البيئة (المجلد الثالث — انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات). وتعمل الأمانة حالياً على وضع قاعدة قياسية جديدة من خلال عملية اعتماد القواعد والتوصيات الدولية التي ستختتم في مطلع عام ٢٠١٧.

وأوصى الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP/10) بوضع مجلد جديد للدليل الفني للبيئة (الوثيقة ٩٥٠١) المتعلقة باستخدام إجراءات ترخيص مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات، وسوف تنشره الإيكاو بوصفه الطبعة الأولى من المجلد الثالث للوثيقة ٩٥٠١.

كما أوصى الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران بالقاعدة القياسية الأولى الخاصة بالجسيمات الدقيقة غير المتطايرة (nvPM) لمحركات الطائرات التي تزيد قيمتها على ٢٦,٧ كيلو نيوتن. وهذه القاعدة القياسية الخاصة بالجسيمات الدقيقة غير المتطايرة التي ستطبق على المحركات المصنعة اعتباراً من ١ يناير ٢٠٢٠ هي الأولى من نوعها. وتمت التوصية بالقاعدة القياسية الجديدة الخاصة بالجسيمات الدقيقة غير المتطايرة بوصفها تعديلاً على الملحق السادس عشر، المجلد الثاني — مستوى الانبعاثات من محركات الطائرات. وإضافة إلى ذلك أوصى بالمزيد من التعديلات المتعلقة بالصيانة العامة على الملحق السادس عشر، المجلد الثاني، لضمان أن تظل القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بالبيئة محدثة وذات صلة. وتعمل الأمانة حالياً على تطوير التعديلات على الملحق السادس عشر، المجلد الثاني، بما في ذلك القاعدة القياسية الجديدة الخاصة بالجسيمات الدقيقة غير المتطايرة من خلال عملية اعتماد القواعد والتوصيات الدولية.

وتم تحديث الدليل الفني للبيئة (الوثيقة ٩٥٠١) — إجراءات ترخيص مستوى الانبعاثات من محركات الطائرات، وستشره الإيكاو بوصفه تعديلاً على الوثيقة ٩٥٠١، المجلد الثاني.

وتضمنت التوصيات بتعديل الملحق السادس عشر، المجلد الأول — ضوضاء الطائرات، أعمال صيانة عامة لضمان أن تظل القواعد والتوصيات الدولية محدثة وذات صلة. وتعمل الأمانة حالياً على تطوير التعديلات على الملحق السادس عشر، المجلد الأول، من خلال عملية اعتماد القواعد والتوصيات الدولية.

وجرى تحديث الدليل الفني للبيئة (الوثيقة ٩٥٠١) — إجراءات ترخيص مستوى ضوضاء الطائرات، وسوف تنشره الإيكاو بوصفه تعديلاً على الوثيقة ٩٥٠١، المجلد الأول.

وجرى تحديث الأسلوب الموصى به لاحتساب مساحة أكفة الضوضاء حول المطارات (الوثيقة ٩٩١١) ومن المرتقب نشر هذه الصيغة المراجعة.

وقامت الأمانة بتحديث الإرشادات بشأن إعداد خطط عمل الدول حول أنشطة خفض مستوى انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (الوثيقة ٩٩٨٨) بحيث تحتوي على "قواعد أساسية" يمكن استخدامها لتقدير الفوائد الناجمة عن سلة الإيكاو للتدابير الرامية إلى معالجة انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي.

وأعدت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران تعميماً لتقاسم الدروس المستفادة والممارسات الجيدة من أجل مساعدة الدول وصناعة الطيران على إشراك المجتمعات المحلية والتصدي للقضايا/المسائل البيئية. وقد جرى تقديم الكتاب الدوري للإيكاو بشأن إشراك المجتمع المحلي في الإدارة البيئية للطيران أثناء الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران CAEP/10.

التذييل جيم — السياسات والبرامج القائمة على "نهج متوازن" لإدارة ضوضاء الطائرات

أوصى الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران بنشر دليل محدث لتخطيط المطارات (الوثيقة ٩١٨٤)، الجزء الثاني — استخدام الأراضي والإدارة البيئية. ويحتوي هذا الدليل على توصيات محددة بشأن تخطيط وإدارة استخدام الأراضي، ما يمثل أحد عناصر "النهج المتوازن" لإدارة ضوضاء الطائرات.

التذييل دال — التوقف التدريجي للطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز مستويات الضوضاء المنصوص عليها في المجلد الأول للملحق السادس عشر

لم يتخذ أي إجراء.

التذييل هاء — التقييدات التشغيلية المتصلة بالضوضاء المحلية في المطارات

لا يوجد أي مستجدات. وقد أعدت الأمانة نطاق عمل للتحليل العالمي للتأثيرات الناجمة عن حظر التجول في الليل، ومع ذلك لم يتوافر التمويل المناسب لتنفيذ العمل.

التذييل واو — تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

في سياق الطلب المتنامي على النقل الجوي الدولي، أوصى الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران بنشر طبعة محدثة لدليل تخطيط المطارات (الوثيقة ٩١٨٤)، الجزء الثاني — استخدام الأراضي والإدارة البيئية

التذييل زاي — الطائرات الأسرع من الصوت — مشكلة الفرقة الصوتية

بدأت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران بتوقع احتمال استئناف عمليات الطيران فوق الصوتية من خلال بحث التقدم المحرز بشأن القاعدة القياسية الجديدة للضوضاء فوق الصوتية لطائرات المستقبل.

وأثناء دورة الاجتماع الحادي عشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP/11)، أحرز تقدم بشأن تحديد مواقع القياس فيما يتعلق بالترخيص لتقييم ضوضاء الفرقة الصوتية على الأرض، واختيار قياسات مناسبة للضوضاء لاستخدامها في إطار قاعدة قياسية تعمل على تقييم ضوضاء الفرقة الصوتية وتظهر ترابطاً مؤثراً بين القياسات الخارجية والاستجابة البشرية داخل المباني؛ وتقدير فوائد استخدام التنبؤات المتعلقة بالفرقة الصوتية في ترخيص الضوضاء فوق الصوتية بالإضافة إلى القياسات المادية.

وتشير الحالة الراهنة للمعرفة المتعلقة بالفرقة الصوتية والأبحاث ومشاريع الطائرات الأسرع من الصوت إلى أن ترخيص الطائرات الأسرع من الصوت قد يتم في الفترة الزمنية ٢٠٢٠-٢٠٢٥.

التبيل حاء — تأثير الطيران على نوعية الهواء المحلي

أثناء الاجتماع العاشر للجنة حماية البيئة في مجال الطيران، وضعت توصية بشأن القاعدة القياسية الأولى الخاصة بالجسيمات الدقيقة غير المتطايرة لمحركات الطائرات التي تزيد قيمتها على ٢٦,٧ كيلو نيوتن. والقاعدة القياسية هذه التي ستطبق على المحركات المصنعة اعتباراً من ١ يناير ٢٠٢٠ هي الأولى من نوعها. وقد وضعت التوصية بشأن القاعدة القياسية الجديدة الخاصة بالجسيمات الدقيقة غير المتطايرة على شكل تعديل للملحق الـ عشر، المجلد الثاني — انبعاثات محركات الطائرات.

البيان الموحد بشأن سياسات وممارسات الإيكاو المتعلقة بحماية البيئة — تغير المناخ

A38-18

دأبت الإيكاو والدول الأعضاء فيها على العمل بنشاط للتصدي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي من خلال وضع وتنفيذ "سلة من تدابير التخفيف من الأثر" بهدف تحقيق أهداف الإيكاو التطلعية العالمية فيما يتعلق بقطاع الطيران الدولي المتمثلة في تحسين كفاءة استخدام الوقود بنسبة ٢ في المائة والحفاظ على المستوى نفسه من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠ (نمو محايد من حيث الكربون اعتباراً من عام ٢٠٢٠).

وقد تعاونت الأمانة مع لجنة حماية البيئة في مجال الطيران لتحديث تقييم الاتجاهات المتعلقة بلجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للإيكاو دعماً لمناقشتها من قبل المجلس ولاحقاً من قبل الدورة التاسعة والثلاثين للجمعية العمومية.

ويوصى بإدراج القاعدة القياسية الجديدة المتعلقة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجلد جديد كلياً للملحق السادس عشر (المجلد الثالث) باتفاقية الطيران المدني الدولي، لكي يعتمدها مجلس الإيكاو. وهذه القاعدة القياسية الجديدة، وهي القاعدة القياسية التصميمية العالمية الأولى المتعلقة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، سوف تطبق على تصاميم أنواع الطائرات الجديدة اعتباراً من عام ٢٠٢٠ وتصاميم أنواع الطائرات التي هي قيد الإنتاج بحلول عام ٢٠٢٣. ويعني ذلك أنه إذا ما تغير تصميم طائرة قيد الإنتاج بعد عام ٢٠٢٣، فإنه يتعين على الطائرة أن تمتثل للقاعدة القياسية المتعلقة بانبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ويعني التاريخ المحدد في عام ٢٠٢٨ لتوقيف الإنتاج أن الطائرات قيد الإنتاج التي لا تستوفي القاعدة القياسية اعتباراً من عام ٢٠٢٨ لن يعود من الممكن إنتاجها، إلا إذا عدلت التصاميم بحيث تصبح ممثلة للقاعدة القياسية.

ومع التسليم بأن الكثير من التحسينات التشغيلية المحددة في الخطة العالمية للملاحة الجوية (GANP) تقدم الإمكانيات لتنفيذ خفض استخدام الوقود والحد من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، فقد أُجري تحليل للفوائد البيئية الناجمة عن تنفيذ هذه التدابير. كما استمرت الإيكاو بتقديم الدعم للدول وأصحاب المصلحة الآخرين فيما يبذلونه من جهود لاستحداث ونشر وقود بديل للطيران، بما في ذلك التحديث المنتظم للإطار العالمي للوقود البديل للطيران (GFAAF) وتقدير الإنتاج المستقبلي لهذا الوقود والمنافع البيئية لدورة حياته.

وكجزء من تعاونها مع أمانة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (UNFCCC)، لا تزال أمانة الإيكاو تعد منهجيات في إطار آلية التنمية النظيفة (CDM) لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ من أجل المشاريع

المتعلقة بالطيران. ففي نوفمبر ٢٠١٥، أقر المجلس التنفيذي لآلية التنمية النظيفة المنهجية المتعلقة "بالنظم الكهربائية لسير الطائرة على الممرات". وفي مايو ٢٠١٦، تم إقرار منهجية ثانية لآلية التنمية النظيفة (CDM) بشأن "الطاقة الشمسية المخصصة لعمليات الطائرات المحلية على البوابة". وتعتبر هذه المنهجيات منجيات غير مسبوقه تتصل بآلية التنمية النظيفة (CDM) للطيران.

وقد بذلت جهود كبيرة لتلبية طلب الدورة الثامنة والثلاثين للجمعية العمومية لوضع خطة عالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (MBM) للطيران الدولي. وأحرز الفريق الاستشاري لشؤون البيئة (EAG) التابع لمجلس الإيكاو تقدماً أولياً مستعيناً بالدعم المقدم من لجنة الإيكاو لحماية البيئة في مجال الطيران، وباستخدام "تهج سترومان"، الذي استُهل بمقترح أساسي للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (MBM) بغية إثارة النقاش والتحليلات حول حسنات وسيئات عناصر التصميم، ما يتيح المجال لتحسين مقترح سترومان. وقد عقد الفريق الاستشاري لشؤون البيئة ١٥ اجتماعاً وأجرت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران سلسلة من التحليلات التي طلبها الفريق الاستشاري لشؤون البيئة والمجلس.

وفي يناير ٢٠١٦، أنشأ المجلس فريقاً رفيع المستوى للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (MBM) من أجل تسهيل التقارب في وجهات النظر بشأن الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق. واجتمع الفريق في فبراير وأبريل ٢٠١٦، وأحرز تقدماً فيما يتعلق بالنص المقترح.

وعطفاً على عملية وضع الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق للطيران الدولي، عقد اجتماع رفيع المستوى في مايو ٢٠١٦ في مونتريال حول الخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق بهدف تيسير المناقشة رفيعة المستوى لمقترح يتعلق بالخطة العالمية. ونجح المؤتمر رفيع المستوى بتوضيح عدد من الأحكام الواردة في المقترح وتحسينها. كما حدد الاجتماع رفيع المستوى قضايا تستدعي إجراء المزيد من التحسينات فضلاً عن النهج والأفكار البديلة الممكنة لمعالجة القضايا.

ولضمان إشراك الدول وأصحاب المصلحة الآخرين بصورة تامة، أجرت الإيكاو في عامي ٢٠١٥ و٢٠١٦ دورتين تألفت كل منهما من خمس حلقات دراسية إقليمية — حوارات عالمية في مجال الطيران — وشملت جميع أقاليم الإيكاو. وقد ساهمت الحلقات الدراسية في إطلاع المشاركين على مشروع النص المقترح لقرار الجمعية العمومية وأتاحت الفرص لتلقي الردود.

بالإضافة إلى ذلك، اضطلعت لجنة الإيكاو لحماية البيئة في مجال الطيران بالعمل المتعلق بالجوانب الفنية للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق (مثل الرصد والإبلاغ والتحقق (MRV) ومعايير وحدات الانبعاثات (EUC) والسجلات)، وذلك دعماً للمناقشات التي أجراها الفريق الاستشاري للبيئة والمجلس.

وبحلول يونيو ٢٠١٦، كانت ٩٥ دولة من الدول الأعضاء، تمثل ٨٨,١ في المائة من الحركة الجوية الدولية العالمية، قد أعدت وقدمت خطط عمل إلى الإيكاو تثبت ارتفاع مستوى اهتمام ومشاركة الدول الأعضاء في هذه المبادرة. كما أطلقت الإيكاو "برنامج الأصدقاء" (Buddy Programme)، الذي يتم بموجبه تشجيع الدول التي قدمت خطط عمل على إقامة شراكات مع الدول الأعضاء التي لم تعد خطط عملها بعد، وذلك لتوفير الدعم والمشاركة في الخبرة والمعرفة.

وعملت الإيكاو أيضاً على تحديث الإرشادات بشأن إعداد خطط عمل الدول فيما يتعلق بأنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون (الوثيقة ٩٩٨٨) التي تمت أتمتة عناصر التحديد الكمي الخاصة بها ضمن أداة برنامجية تعرف بأداة المنافع البيئية (EBT) للإيكاو. وكجزء من أنشطة بناء القدرات الخاصة بها، أجرت الإيكاو ثماني حلقات دراسية حول البيئة عقدت مباشرة بعد حلقات العمل التطبيقية حول خطط العمل على امتداد أقاليم الإيكاو وفي مقرها الرئيسي. وأجريت أربعمائة اتصال مع جهات تنسيق خطط العمل الوطنية.

وكجزء من الجهود التي تبذلها الإيكاو لمواصلة تقديم المساعدة للدول وتيسير الحصول على التمويل من أجل إعداد وتنفيذ خطط عمل الدول، أقامت الإيكاو شراكات مع الاتحاد الأوروبي ومع مرفق البيئة العالمية (GEF) وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي (UNDP).

تبلغ كلفة مشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي بعنوان "بناء القدرات من أجل التخفيف من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران الدولي" ٦,٥ مليون يورو، ويهدف إلى مساعدة ١٤ دولة من إقليم أفريقيا ومنطقة الكاريبي في إعداد خطط العمل الخاصة بها؛ وإقامة نظم خاصة بها للبيئة في مجال الطيران (AES) لرصد الانبعاثات الناجمة عن الطيران؛ وتنفيذ التدابير الرامية إلى خفض الانبعاثات الناجمة عن الطيران. وفي أعقاب الحلقات الدراسية الاستهلاكية في الجمهورية الدومينيكية في ديسمبر ٢٠١٤ وفي الكامبيون في فبراير ٢٠١٥، تم إنشاء فرق لخطط العمل الوطنية في جميع الدول التي تم اختيارها، وقدمت جميع الدول خطط العمل الخاصة بها بحلول يونيو ٢٠١٦. واستمرت الإيكاو بتوفير الدعم لتنفيذ تدابير التخفيف المتضمنة في خطط العمل.

أما مشروع المساعدة المشترك بين الإيكاو ومرفق البيئة العالمية وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي (ICAO-GEF-UNDP) بعنوان "تغيير قطاع الطيران العالمي: تخفيض الانبعاثات الناجمة عن الطيران الدولي"، فتبلغ كلفته مليوني دولار أمريكي، بما في ذلك إعداد الإرشادات وآليات الدعم للمساعدة في تحديد وتنفيذ التدابير الرامية إلى تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران، ومشروع ريادي عملي في جامايكا يتضمن الاستعاضة عن وحدات الطاقة الاحتياطية العاملة بالكربون والديزل بمعدات كهربائية تعمل بالطاقة الشمسية. ويرمي هذا المشروع الريادي في جامايكا إلى تسهيل إمكانية تكرار تكنولوجيا الطاقة الشمسية في المطارات

الترويج لاتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٦

A38-19

واصلت الإيكاو الترويج للتصديق على صكوك بيجين من خلال كتاب من المنظمة (LE 3/44, LE 3/45-14/69) وإجراء زيارات إلى الدول الأعضاء من قبل رئيس المجلس و/أو الأمين العام فضلاً عن عقد اجتماعات مع المسؤولين الحكوميين رفيعي المستوى. بالإضافة إلى ذلك، تعمل المنظمة بشكل مستمر على الترويج للتصديق على الصكوك خلال عمليات الإيداع الشخصية من قبل مسؤولي الدول وأثناء اجتماعات الإيكاو الأخرى. وشاركت المنظمة في رعاية حلقات دراسية قانونية استضافتها كل من ناميبيا وبولندا وجمهورية كوريا وسنغافورة والأياتا من أجل الترويج لجملة أمور من بينها هذه الصكوك. وعلاوة على ذلك، شاركت الإيكاو مكتب الأمم المتحدة المعني بالمخدرات والجريمة (UNODC) في بنغلاديش ونيجيريا للترويج للصكوك وساهمت في إصدار منشور بعنوان "منهاج التدريب القانوني لمكافحة الإرهاب، الوحدة الخامسة — جرائم الإرهاب المتصل بالنقل (الطيران المدني والنقل البحري)". واعتباراً من ٨ يونيو ٢٠١٦، وقعت ٣١ دولة على الاتفاقية وصدقت عليها أو انضمت إليها ١٤ دولة؛ وقعت ٣٣ دولة على البروتوكول وصدقت عليه أو انضمت إليه ١٥ دولة.

الترويج لاتفاقية مونتريال لعام ١٩٩٩

A38-20

يقوم رئيس المجلس والأمين العام ومسؤولو الإيكاو الآخرون بالتشديد بشكل متواصل على مسائل التصديق أثناء زياراتهم إلى الدول؛ وحين لا تكون الدولة قد صدقت على الاتفاقية، فإنها تُحثّ على فعل ذلك. وتعمل المنظمة على الترويج للتصديق في الحلقات الدراسية القانونية، وأثناء عمليات الإيداع الشخصية من قبل مسؤولي الدول، وخلال دورات الجمعية العمومية واجتماعات الإيكاو الأخرى. وحتى تاريخ هذا التقرير، بلغ عدد الدول التي صدقت على اتفاقية مونتريال ١٢٠ دولة.

تحديد فترة العمل لمنصبي الأمين العام ورئيس المجلس

A38-21

نشر القرار في الوثيقة ١٠٠٢٢ بعنوان *القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية* (اعتباراً من ٤ أكتوبر ٢٠١٣)، التي تم تعميمها على الدول الأعضاء.

الموضوع والإجراء المتخذ	القرار
<p>ميزانيات الأعوام ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦</p> <p>القسم ألف: لا يطلب اتخاذ أي إجراء.</p> <p>القسم باء: لا يطلب اتخاذ أي إجراء.</p> <p>القسم جيم: لا يطلب اتخاذ أي إجراء.</p>	A38-22
<p>تأكيد إجراء المجلس بشأن تقدير المساهمات المقّمة إلى الصندوق العام وتحديد السُلف لصندوق رأس المال العامل للدول التي انضمت إلى الاتفاقية</p> <p>أصبحت جنوب السودان عضواً في ١٠ نوفمبر ٢٠١١، وتعتبر الدولة قابلة لنظام الاشتراكات المالية المقررة في ١ ديسمبر ٢٠١١ بمعدل اشتراك نسبته ٠,٦ في المائة. ولا يطلب اتخاذ أي إجراء آخر.</p>	A38-23
<p>اضطلاع الدول الأعضاء بالتزاماتها المالية تجاه المنظمة والإجراء المقرر اتخاذه في حال امتناعها عن القيام بذلك</p> <p>أثناء عام ٢٠١٥، أرسل الأمين العام إلى جميع الدول الأعضاء ثلاثة كتب من المنظمة تتضمن بجدول تبين المبالغ المستحقة للسنة الحالية وحتى ٣١ ديسمبر من السنة السابقة. وحتى الآن، وللعام ٢٠١٦، أرسل الأمين العام كتاباً واحداً من المنظمة بشأن الموضوع نفسه.</p> <p>ولم تُقترح بعد ترتيبات جديدة منذ انعقاد الدورة الأخيرة للجمعية العمومية. ويواصل المجلس تعزيز سياسته بدعوة الدول الأعضاء التي لديها متأخرات إلى طرح مقترحات لتسوية تصفية الاشتراكات المتأخرة المستحقة منذ وقت طويل وفقاً لقرار الجمعية العمومية للإيكوا ٣٧-٣٢.</p> <p>وحتى ١٥ يونيو ٢٠١٦، تم تعليق حق التصويت في الجمعية العمومية لـ ٢١ دولة من الدول الأعضاء بسبب الاشتراكات المتأخرة التي تساوي أو تزيد على مجموع الاشتراكات المقررة للسنوات المالية الثلاث السابقة، ولتلك الدول الأعضاء غير الممتثلة لاتفاقات تم إبرامها وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٧-٣٢، الفقرة ٤ ب من يقرر).</p> <p>كما تم تطبيق التدابير الإضافية المنصوص عليها في قرار الجمعية العمومية ٣٧-٣٢، الفقرة ٩ من يقرر، أثناء الفترة التي علق خلالها حق التصويت لتلك الدول وفقاً للمادة ٦٢ من الاتفاقية. وتعتبر تلك الدول فقط التي ليس لديها اشتراكات مقررة سنوية معلقة باستثناء اشتراكات السنة الحالية دولاً مؤهلة لانتخابات المجلس واللجان والهيئات.</p>	A38-24
<p>الحوافز لتسوية المتأخرات المستحقة منذ وقت طويل</p> <p>لا يطلب اتخاذ أي إجراء.</p>	A38-25
<p>الاشتراكات المقررة للصندوق العام للأعوام ٢٠١٤ و ٢٠١٥ و ٢٠١٦</p> <p>أخطر الأمين العام الدول الأعضاء باشتراكاتها المقررة لعام ٢٠١٥ في كتاب المنظمة A1/8-15/39 المؤرخ ٢٩ مايو ٢٠١٥؛ وكتاب المنظمة A1/8-15/70 المؤرخ ١ سبتمبر ٢٠١٥؛ وكتاب المنظمة A1/8-15/83 المؤرخ ٣٠ نوفمبر ٢٠١٥؛ وللعام ٢٠١٦ في كتاب المنظمة A1/8-16/59 المؤرخ ١٠ يونيو ٢٠١٦.</p>	A38-26
<p>صندوق رأس المال العامل</p> <p>وافق المجلس على التوصية بتحقيق زيادة في صندوق رأس المال العامل قدرها ٨,٠ ملايين دولار أمريكي. ولا يطلب اتخاذ أي إجراء آخر.</p>	A38-27
<p>تعديل اللوائح المالية</p> <p>في عام ٢٠١٤، نشرت الطبعة ١٥ للوائح المالية للإيكوا (الوثيقة ٧٥١٥)، وهي تشمل جميع التعديلات التي أقرتها الجمعية العمومية في دورتها الثامنة والثلاثين.</p>	A38-28

الموضوع والإجراء المتخذ	القرار
إقرار حسابات المنظمة للسنوات المالية ٢٠١٠ و ٢٠١١ و ٢٠١٢ ومعاينة تقارير مراجعة الحسابات بهذا الشأن لا يطلب اتخاذ أي إجراء آخر.	A38-29
تعيين مدقق خارجي لا يطلب اتخاذ أي إجراء آخر.	A38-30

— انتهى —