

منظمة الطيران المدني الدولي
التقرير السنوي للمجلس



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

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

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

قد أبرمت هذه الاتفاقية تحقيقا لهذه الأغراض."

ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي

الموقعة في شيكاغو في ٧/١٢/١٩٤٤

رسالة من رئيس المجلس

إلى الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

أتشرف بأن أرفع إلى الجمعية العمومية، بناء على طلب المجلس، التقرير السنوي للمجلس لعام ٢٠٠٩، الذي أعد وفقا لأحكام المادة الرابعة والخمسين من اتفاقية الطيران المدني الدولي. ويشكل هذا التقرير جزءا من مستندات الدورة القادمة للجمعية العمومية التي ستعقد في سنة ٢٠١٠ ولكنه سيوزع الآن على الدول الأعضاء للإحاطة به علما. وسوف يرسل أيضا إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة عملا بالفقرة ٢ (أ) من المادة السادسة من الاتفاق المعقود بين الإيكاو والأمم المتحدة.



بلغ عام ٢٠٠٩ مستوى رائعا من التعاون الدولي من جانب الجهات التقليدية وغير التقليدية المعنية بالطيران فيما يتعلق بالمبادرات التي ستؤدي لا محالة إلى إدخال تحسينات جوهرية على سلامة نظام النقل الجوي العالمي وأمنه، واستدامته وكفائته. وتمثلت إحدى المبادرات في المنتدى العالمي الأول للحركة الجوية في مجال التعاون المدني والعسكري، حيث اطلع الممثلون من كل جانب على نطاق واسع على المسؤوليات والضغوط الملقاة على الجانب الآخر. وفي ختام المنتدى، أعرب عن التزام بتكثيف العمل، وهو ما ينبغي أن يؤدي إلى استخدام المجال الجوي بفعالية أكثر، مع الحرص على الوفاء بالمتطلبات على مستويات التشغيل والدفاع الوطني وحماية البيئة.

وقد بدأت الإيكاو أيضا في إعداد استراتيجية شاملة جديدة من أجل تحسين مستويات السلامة عبر العالم ومعالجة الحالات الحساسة المحتملة مثل المهنيين المتخصصين المؤهلين في مجال الطيران في العقد المقبل. وينصب تركيزنا على الانتقال إلى نموذج جديد من سلامة الطيران - تبادل المعلومات وتوخي الشفافية - وجميع المواضيع المدرجة على جدول أعمال مؤتمر رفيع المستوى بشأن السلامة المزمع عقده في مارس ٢٠١٠.

بالنسبة للأمن، عملت المنظمة على إعداد استراتيجية شاملة جديدة للإيكاو بشأن أمن الطيران لمواجهة التهديدات الجديدة والناشئة التي تطال الطيران المدني. وأكدت محاولات الهجوم على إحدى الرحلات الجوية التجارية في نهاية السنة على الحكمة والطابع الملح لاتباع نهج يقوم على الحيطة واتخاذ الإجراء الاستباقي وتبادل المعلومات باستدامة. وشددت هذه الواقعة على مدى تعرض النقل الجوي باستمرار للهجمات الإرهابية والحاجة إلى توخي الحيطة في تعزيز الشبكة الأمنية في كل نقطة من نقاط الاتصال. وبذلت جهود حثيثة لدعم الدول في تعزيز قدرات التسهيلات، بما في ذلك الانتقال إلى اعتماد وثائق السفر المقروءة آليا واحترام المهلة المحددة في أبريل ٢٠١٠ لإصدار جوازات السفر المقروءة آليا.

وفي حين أدت الإيكاو دورا أساسيا في الجمع بين الطيران والأوساط السياسية حول تحقيق أهداف السلامة والأمن، فربما في المجالات الشاملة المتعلقة بحماية البيئة وتغير المناخ التي كانت فيها الإيكاو أكثر إنتاجية وذلك لبلوغ نتائج ملموسة في عام ٢٠٠٩.

إن التعاون المثالي بين جميع الشركاء، برعاية الإيكاو، تمخض عنه، في أثناء انعقاد الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ المنعقد في كوبنهاغن، الاتفاق الأول والمنسق عالميا حتى الآن لمعالجة تغير المناخ في قطاع الطيران. وقد شمل ذلك تحقيق هدف تحسين مستوى كفاءة الوقود بنسبة ٢ في المائة في السنة إلى غاية عام ٢٠٥٠؛ وإعداد القاعدة القياسية لثاني أكسيد الكربون بالنسبة للطائرات؛ ووضع إطار خاص بالتدابير القائمة على آلية السوق في مجال الطيران الدولي؛ واتخاذ التدابير لتيسير حصول الدول النامية على الموارد المالية، ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات. وشهد عام ٢٠٠٩ أيضا اعتماد إطار عالمي للإيكاو بشأن تطوير وتنفيذ أنواع الوقود البديلة في مجال الطيران على المستوى العالمي، والتركيز على الطيران ليصبح أول قطاع يستخدم أنواع الوقود البديلة باستدامة على أساس عالمي.

ويمكن أن يشكل قطاع الطيران نموذجا للجمع بين التنمية الاقتصادية والاستدامة البيئية، لا سيما في وقت يسعى فيه المجتمع العالمي جاهدا للتوصل إلى توافق آراء عن كيفية المضي قدما بهذا المجال على النحو الأفضل.

وينمو النقل الجوي من جراء التحديات، سواء كانت فنية، أو تشغيلية أو تنطوي على سياسات اجتماعية. ويبرز هذا التقرير السنوي قيادة الإيكاو، والإجراءات التي تتخذها والإنجازات التي تحقّقها بهدف تعزيز مستوى السلامة، والأمن والاستدامة في الأجواء العالمية.



روبرتو كوبيه غونزاليس
رئيس المجلس

المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية

المقر الرئيس

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

المكاتب الإقليمية

Asia and Pacific (APAC) Office
252/1 Vibhavadi Rangsit Road
Chatuchak, Bangkok 10900
Thailand

Eastern and Southern African (ESAF) Office
P.O. Box 456294
00100 Nairobi
Kenya

European and North Atlantic (EURNAT) Office
3 bis Villa Émile Bergerat
92522 Neuilly-sur-Seine Cedex
France

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

North American, Central American and Caribbean (NACC) Office
Avenida Presidente Masaryk No. 29 - 3
Col. Chapultepec Morales, México D.F.
11570 — México D.F.
México

South American (SAM) Office
Av. Victor Andrés Belaúnde 147
Centro Empresarial Torre 4
Piso 4, Lima 27
Peru

Western and Central African (WACAF) Office
15, boulevard de la République
Dakar
Sénégal



الدول الأعضاء

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

الدول الأعضاء في المجلس

المكسيك	الأرجنتين
ناميبيا	استراليا
نيجيريا	البرازيل
جمهورية كوريا	الكاميرون
رومانيا	كندا
الاتحاد الروسي	الصين
المملكة العربية السعودية	الجمهورية الدومينيكية
سنغافورة	الاكوادور
جنوب أفريقيا	مصر
اسبانيا	السلفادور
سويسرا	فرنسا
تونس	ألمانيا
أوغندا	غانا
الإمارات العربية المتحدة	أيسلندا
المملكة المتحدة	الهند
الولايات المتحدة	إيطاليا
أوروغواي	اليابان
فنزويلا	ماليزيا

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

©ICAO 2010

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

طبع على ورق مصنوع من ألياف سبق استعمالها.

ملاحظات

مرفقات هذا التقرير متاحة على الموقع التالي:

www.icao.int/annualreports

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

ترد جميع المبالغ في هذا التقرير بدولارات الولايات المتحدة ما لم ينص على خلاف ذلك.

١ بليون يساوي ١٠٠٠ مليون.

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

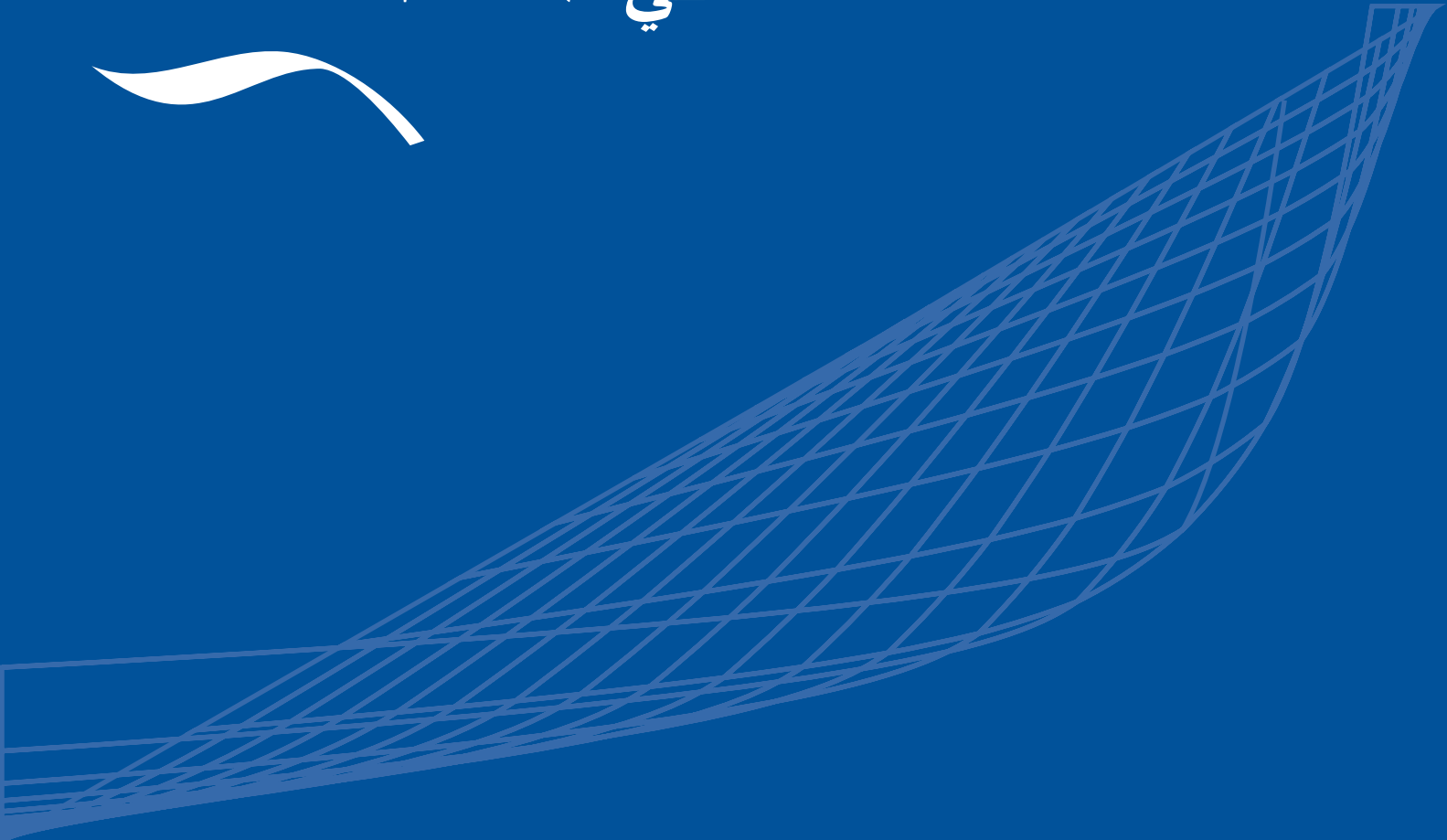
أنشئت الايكاو في سنة ١٩٤٤ للنهوض بالتطور الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في شتى أنحاء العالم، وهي إحدى الوكالات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، وتتولى وضع القواعد والأنظمة اللازمة لسلامة الطيران وأمنه وكفائه وانتظامه، والالتزام كذلك لحماية البيئة في مجال الطيران. وهي تعمل بمثابة محفل للتعاون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

الفهرس

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

3	..... عالم النقل الجوي في سنة ٢٠٠٩
17	..... خطة أعمال الإيكاو
21	..... السلامة
33	..... الأمن
45	..... حماية البيئة
53	..... الكفاءة
61	..... الاستمرارية
65	..... سيادة القانون
71	..... استراتيجيات دعم التنفيذ
77	..... برنامج التعاون الفني
87	..... البيانات المالية
	..... المرفقات
	..... www.icao.int/annualreports

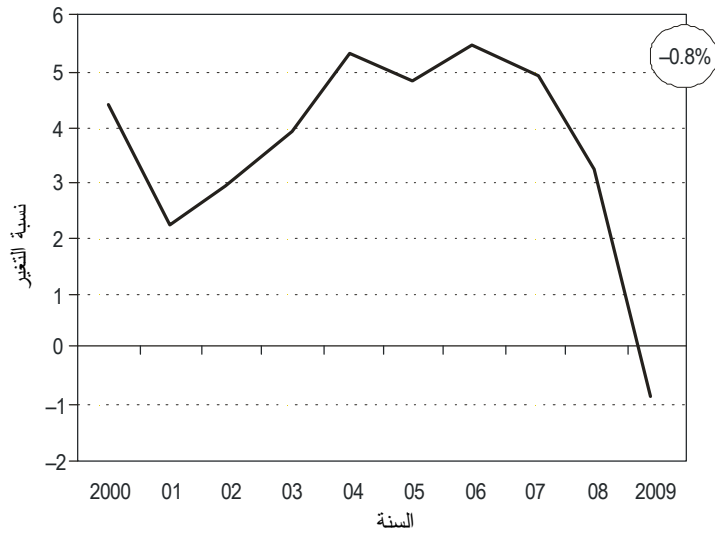
عالم النقل الجوي
في ٢٠٠٩



عالم النقل الجوي في عام ٢٠٠٩

التطورات الاقتصادية العالمية والإقليمية

شهد الاقتصاد العالمي كسادا في عام ٢٠٠٩ سببته الأزمة المالية العالمية المستمرة. ونتيجة لذلك، ووفقا لتقديرات منظمة النظرة الفاحصة العالمية^١ (Global Insight)، شهد الناتج المحلي الإجمالي العالمي - المعبر عنه بالقيمة الحقيقية والمحسوب على أساس تعادل القوة الشرائية^٢ - انخفاضا يقدر بنسبة [٠,٨٪] (انظر الشكل ١).



الشكل ١ - تطور الناتج المحلي الإجمالي العالمي بالأسعار الثابتة
التغيرات من سنة إلى أخرى، ٢٠٠٩-٢٠٠٠

شهدت البلدان الصناعية تباطؤا خطيرا في اقتصاداتها إذ انخفض الناتج المحلي الإجمالي بمعدل -٣,٢٪. وتباطأ النمو بشدة في الأسواق الناشئة والبلدان النامية بنسبة ٢,٠٪، إلا أنه كان لا يزال فوق المتوسط العالمي ولكن مع فوارق إقليمية كبيرة.

١- النظرة الفاحصة العالمية هي مقدمة للبيانات معترف بها دوليا.
٢- المقياس في شكل تعادل القوة الشرائية، الذي هو نظرية اقتصادية تربط بين أسعار صرف العملات وأسعار السلع والخدمات في أي دولتين.

وتأثر اقتصاد أمريكا الشمالية بصورة سيئة، فعانى من تدهور الناتج المحلي الإجمالي التراكمي للولايات المتحدة وكندا بنسبة ٢,٥٪ تقريبا واستمرت الأزمة المالية سائدة، وخاصة خلال أرباع السنة الثلاثة الأولى إلى جانب انخفاض مستويات ثقة المستهلكين. وكان انخفاض الناتج المحلي الإجمالي للولايات المتحدة يعكس آثار الاستثمار السكني والانخفاض الشديد في الاستهلاك على السواء.

على الرغم من أن الربع الرابع من السنة شهد أداء قويا للصادرات وفي أسواق العمل، سجل الناتج المحلي الإجمالي للولايات المتحدة انخفاضا سلبيا بنسبة ٢,٤٪. وتأثر الاقتصاد الكندي بالمثل (-٢,٦٪) بسبب امتداد تأثير الأزمة في الولايات المتحدة والانخفاض في عمليات الطاقة والسلع.

وتباطأ نمو الناتج المحلي الإجمالي في أفريقيا بنسبة ٢,٧٪، وذلك بصورة جزئية نتيجة للمساهمة بقدر أقل من البلدان المصدرة للنفط بسبب انخفاض أسعار هذه السلعة إلى مستوياتها لما قبل سنة ٢٠٠٨.

ونما الاقتصاد الكلي لإقليم آسيا والمحيط الهادئ بنسبة ٣,٤٪، وهو معدل نمو أبطأ بكثير مما كان في السنة السابقة. وساهمت البلدان النامية بقدر كبير في هذا النمو نتيجة لنمو اقتصاداتها بنسبة بلغت ٥,٦٪. وأظهر الناتج المحلي الإجمالي في الصين والهند نموا أبطأ مما كان عليه في السنة السابقة بمعدلات نمو بلغت نسبته ٨,٧٪ و ٦,٦٪ على التوالي، على الرغم من أن النشاط استمر في الحصول على الدعم بحافز من نمو الاستثمار وتسارع الاستهلاك وانتعاش الصادرات. وسجل الناتج المحلي الإجمالي في الاقتصادات الآسيوية الحديثة العهد بالتصنيع انخفاضا بنسبة ١,٠٪، في حين أنه في اليابان انخفض الناتج المحلي الإجمالي بنسبة ٥,٢٪، مما يعبر عن تأثير انخفاض الصادرات وانخفاض الإنفاق الداخلي. وفي الوقت ذاته، سجل اقتصاد استراليا نموا بنسبة ١,٣٪.

وفي مواجهة كساد عالمي، شهد اقتصاد إقليم أوروبا أسوأ أداء في العقد إذ انخفض الناتج المحلي الإجمالي بمعدل ٤,٧٪ في المتوسط. وعلى الرغم من مظاهر التوسع في الربع الرابع من السنة بدعم من تدبير الحفز المالي والضريبي بالإضافة للمساعدة المقدمة من قطاعات المصارف، شهد الناتج المحلي الإجمالي الكلي لمنطقة العملة الأوروبية تدهورا بنسبة ٤,١٪ في سنة ٢٠٠٩. ولتمشت اقتصادات وسط وشرق أوروبا بنسبة بلغت حوالي ٣,٩٪، ويعزى ذلك أساسا إلى اعتمادها على الطلب الخارجي والاقتراض الخارجي لدعم الطلب المحلي لحفز النمو. وشهد نمو الناتج المحلي الإجمالي لاقتصادات رابطة الدول المستقلة تدهورا أشد بنسبة ٧,١٪ تقريبا، وهو يعبر عن تأثير اعتماد الاقتصادات السائدة على صادرات السلع الأساسية وضعف النظم المصرفية.

وأصاب الكساد أيضا بلدان إقليم أمريكا اللاتينية والكاريبي، فشهدت انخفاضا في الناتج المحلي بنسبة ١,٨٪، وذلك نتيجة للأحوال المالية الصعبة وانخفاض أسعار النفط وامتداد تأثير الاتجاه نحو الكساد من الولايات المتحدة.

ازداد الناتج المحلي الإجمالي لإقليم الشرق الأوسط بنسبة ٠,٢٪، والعوامل التي أسهمت في ذلك هي انخفاض أسعار النفط والمشاكل المصرفية وضعف أسواق الأملاك.

في عام ٢٠٠٩، ضعفت التجارة العالمية في مجال السلع والخدمات، المعبر عنها بالقيمة الحقيقية، بنسبة ١٢٪. وهذا بالمقارنة بالزيادة التي شهدتها في عام ٢٠٠٨ بنسبة ٣٪.

وفقا للبيانات الأولية من عام ٢٠٠٩ التي أعلنتها منظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة، انخفض معدل قدوم أفواج السائحين بنسبة ٤,٢٪ وكانت على مستوى [٨٨٠] مليون. وكانت أفريقيا هي الإقليم الوحيد الذي شهد زيادة في قدوم أفواج السائحين (٣,١٪). وسجلت جميع الأقاليم الأخرى انخفاضات تتراوح من ١,٧٪ (آسيا والمحيط الهادئ) إلى ٥,٦٪ (أوروبا). وتشير التقديرات إلى أن السياحة الدولية السنوية لعام ٢٠٠٩ انخفضت بنسبة ٩,٦٪ تقريبا من ٩٤٢ بليون دولار أمريكي إلى ٨٥٢ بليون^٣ دولار أمريكي (انظر الشكل ٢).



الشكل ٢ — حاصلات السياحة الدولية وعدد السائحين الدوليين القادمين
٢٠٠٩-٢٠٠٠

التنظيم الاقتصادي

استمر تطور تحرير تنظيم النقل الجوي الدولي على شتى المستويات. وشملت اتفاقات "الأجواء المفتوحة" الثنائية للخدمات الجوية والاتفاقات والترتيبات التحريرية الإقليمية حوالي ٣٢٪ من أزواج البلدان التي بينها خدمات لنقل الركاب الدوليين بدون توقف وكاد يبلغ ٥٧٪ الرحلات المتواترة المتاحة.

على الصعيد الثنائي، أبرمت ١٨ دولة ١٤ اتفاقا جديدا "للأجواء المفتوحة"، بحيث أصبح مجموع الاتفاقات ١٦٧ اتفاقا يشمل ١٠١ دولة. وتتص هذه الاتفاقات على حق دخول الأسواق بلا قيد ولا شرط يفرض على التسميات وحقوق الطرق الجوية والسعة وتواتر الرحلات الجوية وتقاسم الرموز والتعريفات.

على المستوى متعدد الأطراف، واصلت منظمة التجارة العالمية الاستعراض الثاني للملحق بشأن خدمات النقل الجوي التابع للاتفاق العام للتجارة في الخدمات. ولا تزال الاقتراحات لتوسيع نطاق الملحق قيد الاستعراض.

٣ ترد جميع المبالغ في هذه الوثيقة بدولارات الولايات المتحدة إلا إذا نكر خلاف ذلك.

على المستوى الوطني، اعتمدت ١٦ دولة تقريبا سياسات "للأجواء المفتوحة"، تحرر دخول شركات الطيران الأجنبية إلى السوق في أراضيها، كليا أو جزئيا، على أساس انفرادي. وشرعت عدة دول في عمليات استعراض لسياساتها للنقل الجوي على ضوء الاتجاه العالمي نحو مزيد من التحرير.

واصلت عدة دول تقديم العون من الدولة إلى شركاتها الوطنية للطيران التي تواجه صعوبات مالية.

استمرت زيادة عمليات الدمج والتوسع المطرد في التحالفات، وشمل ذلك التجمعات العالمية الثلاثة (تجمع Star Alliance وتجمع Oneworld وتجمع SkyTeam)، استمرت في جذب اهتمام سلطات التنظيم والمنافسة.

— في شهر يناير، رفضت لجنة المنافسة والمستهلكين الاسترالية رسميا اتفاقا للتحالف بين شركة Air New Zealand وشركة Air Canada، وفي شهر ديسمبر وافقت اللجنة المذكورة على اتفاق مشروع مشترك بين شركة Virgin Blue وشركة Delta Air Lines.

— في شهر مايو، وافقت المفوضية الأوروبية على شراء شركة Lufthansa المقترح لشركة bmi British Midland كما وافقت موافقة مشروطة على شراء شركة Lufthansa المقترح لشركة Brussels Airlines.

— في شهر يوليو، وافقت وزارة النقل في الولايات المتحدة على طلب الحصانة من قانون مكافحة الاحتكار لاتفاق تحالف بين عشر شركات طيران تابعة لتحالف Star Alliance، بما في ذلك اتفاق مشروع مشترك بين شركات Air Canada و Continental Airlines و Lufthansa و United Airlines.

— في شهر أغسطس، وافقت المفوضية الأوروبية على شراء شركة Lufthansa المقترح لشركة Austrian Airlines، بشرط اتخاذ بعض إجراءات المعالجة للتقليل من الشواغل التنافسية.

— في شهر سبتمبر، أصدرت المفوضية الأوروبية بيان اعتراضات بشأن اتفاق تحالف بين شركة British Airways وشركة American Airlines وشركة Iberia.

بسبب التغييرات السريعة في توزيع الناتج بين شركات الطيران، جرى التساؤل بشأن ضرورة وفعالية القواعد/اللوائح الحالية لنظام الحجز الآلي. وفي شهر مارس، قامت المفوضية الأوروبية بتبسيط لوائحها لنظام الحجز الآلي بهدف تخفيض تكاليف الحجز وزيادة خيارات السفر للمستهلكين ووكلاء السفر، مع الإبقاء على الضمانات الأساسية.

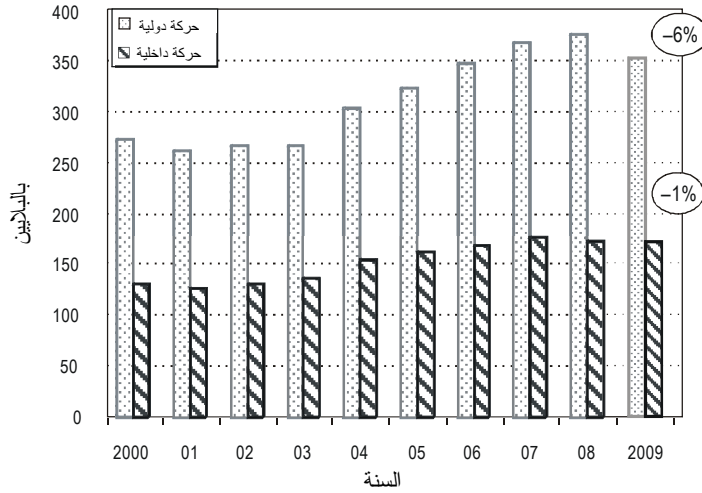
شركات الطيران

شكل اعتماد الدول للتدابير المتعلقة بتحرير النقل الجوي لفتح هذا القطاع قوة دافعة للتحول الهيكلي لصناعة شركات الطيران. أما النموذج التقليدي للأعمال التجارية لشركات الطيران الرئيسية باستخدام الشبكة فأصبح يخضع للتدقيق، لا سيما شركات الطيران ذات النطاق العالمي. وواصلت ظاهرة الناقلين منخفضي التكاليف توسعها محليا بل وأيضا إقليميا وحتى عالميا.

العمليات المنتظمة

الحركة الإجمالية

بلغت الحركة المنتظمة الإجمالية التي نقلتها شركات طيران ١٩٠ دولة عضواً في الإيكاو ٢٢٨٠ مليون راكب تقريباً و٣٨ مليون طن من البضائع. وانخفضت الأطنان الكيلومترية الإجمالية من الركاب/البضائع/البريد بحوالي ٤,٣٪ بالنسبة إلى عام ٢٠٠٨، إذ بلغت الأطنان الكيلومترية الدولية نحو ٥,٩٪ (انظر الجدولين ١ و٢ من المرفق ٤). ويبين الشكل ٣ الحركة الجوية من سنة ٢٠٠٠ إلى سنة ٢٠٠٩.



الشكل ٣ — حركة النقل المنتظم

الأطنان الكيلومترية المنقولة، ٢٠٠٩-٢٠٠٠

كان الانخفاض في حركة الركاب يواكب بصفة عامة السعة من المقاعد المتاحة. ونتيجة لذلك، فإن متوسط عامل الحمولة من الركاب للخدمات المنتظمة الإجمالية (الداخلية والدولية) بلغ ٧٦٪، أي نفس المستويات المسجلة في عام ٢٠٠٨. وانخفض عامل الحمولة الوزنية من ٦٣,٠٪ إلى ٦٢,٤٪ بسبب قلة نقل البضائع خلال التباطؤ الاقتصادي لعام ٢٠٠٩ (انظر الجدول ٣ من المرفق ١).

من حيث حجم الحركة الإجمالية (الركاب/البضائع/البريد) حسب الأقاليم، نقلت شركات طيران أمريكا الشمالية ٣٠٪ ونقلت شركات طيران آسيا/المحيط الهادئ ٢٩٪ ونقلت شركات الطيران الأوروبية ٢٧٪ ونقلت شركات طيران الشرق الأوسط ٧٪ ونقلت شركات طيران أمريكا اللاتينية والكاريبي ٤٪ ونقلت شركات الطيران الأفريقية ٢٪ (انظر الجدول ٤ من المرفق ١).

تشير بيانات البلدان فرادى (انظر الجدولين ٥ و ٦ من المرفق ١) إلى أن حوالي ٤١٪ من الحجم الإجمالي لحركة نقل الركاب والبضائع والبريد المنتظمة قامت بها شركات طيران الولايات المتحدة والصين (باستثناء الحركة من الإقليمين الإداريين الخاصين لهونج كونج وماكاو) وألمانيا، بمجاميع بنسبة ٢٨٪ و ٨٪ و ٥٪ تقريبا على التوالي. ومن الخدمات الدولية، فإن نحو ٢٩٪ من جميع الحركة نقلتها شركات طيران الولايات المتحدة وألمانيا والمملكة المتحدة، وذلك بنسبة ١٥٪ و ٧٪ و ٦٪ تقريبا على التوالي.

حركة نقل الركاب الدولية

انخفضت معدلات نمو حركة نقل الركاب الدولية من ٤,٢٪ في سنة ٢٠٠٨ إلى -٣,٣٪ في سنة ٢٠٠٩. وفيما يلي التفاصيل في صيغة نسبة مئوية من الحركة المنقولة الإجمالية ومعدلات النمو للناطقين: أوروبا، ٤١ و -٣,٤؛ آسيا/المحيط الهادئ، ٢٥ و -٦,٥؛ وأمريكا الشمالية، ١٧ و -٥؛ والشرق الأوسط، ١٠ و ٩,٧؛ وأمريكا اللاتينية والكاريبي، ٤ و -٢,٥؛ وأفريقيا، ٣ و -٣,٠.

حركة نقل الركاب الداخلية

على الصعيد الداخلي، توقف تراجع نمو الحركة من -٢٪ في عام ٢٠٠٨ إلى ٠,٤٪ في عام ٢٠٠٩. وقد أحرز ناقلو أمريكا الشمالية، الذين يمثلون ٥٥٪ من الحركة الداخلية العالمية، انخفاضا بنسبة ٣,٤٪. وهذا انخفاض مهم على أساس عريض وهو يهيئ بالنمو الإجمالي للعالم. ويمثل ناقلو آسيا/المحيط الهادئ نحو ٣٠٪ تقريبا من الحركة الداخلية وقد نموا بنسبة كبيرة ٩,٦٪ بالمقارنة بنسبة ٣,٩٪ تقريبا المحققة في ٢٠٠٨. أما الناقلون الأوروبيون، الذين يمثلون ٨٪ من الحركة الداخلية العالمية، فقد سجلوا انخفاضا بنسبة ٧,٤٪، بينما أن ناقلو أمريكا اللاتينية والكاريبي، الذين يمثلون ٥٪ تقريبا من الحركة العالمية، فقد أحرزوا نموا بنسبة ٥,٢٪.

حركة نقل البضائع الإجمالية

كان أثر تباطؤ الاقتصاد أكثر شدة فيما يخص نمو حركة البضائع. وشهدت حركة نقل البضائع المنتظمة الإجمالية انخفاضا بنسبة ١٠٪ تقريبا في ٢٠٠٩ بالمقارنة مع نسبة ١,٤٣٪ في العام السابق. وانخفضت أطنان البضائع المنقولة على نطاق العالم بالخدمات المنتظمة إلى ٣٧,٨ مليون طن تقريبا بالمقارنة مع ٤٠,٤٧ مليون طن في ٢٠٠٨، بينما أبطأت وتيرة الانخفاض من -٧٪ إلى -٣٪ تقريبا.

ملخص انخفاض الحركة في عام ٢٠٠٩

يعزى انخفاض نمو حركة الركاب والبضائع إلى تراجع النمو الاقتصادي في جميع أنحاء أم العالم. وقد شهد اتجاه الناتج المحلي الإجمالي تغييرا كبيرا حيث كانت تبلغ نسبة النمو ٢,٩٪ في عام ٢٠٠٨ وأصبح الانخفاض يقدر بنحو ٠,٨٪ في عام ٢٠٠٩، مما أثر على الحركة في جميع أنحاء الأقاليم. وكان يمكن أن يكون الانخفاض في حركة الركاب لعام ٢٠٠٩ أكبر من نسبة ٢٪ لولا إدخال تعديلات كبيرة على نمو الحركة في أواخر السنة. وبلغ هذا الانخفاض ذروته فيما يخص نمو الحركة المحلية التي انتعشت كثيرا

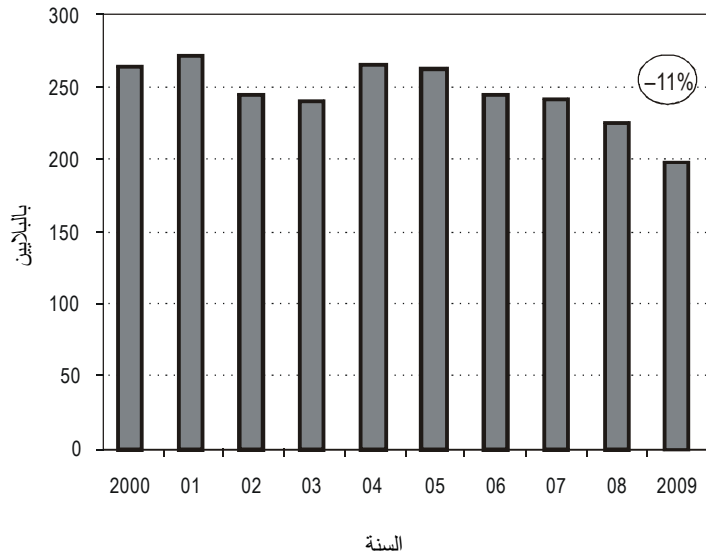
في الاقتصادات الناشئة في آسيا وأمريكا اللاتينية في أواخر عام ٢٠٠٩. أما توقف معدلات انخفاض نمو الحركة المحلية في الأسواق المحلية الأوسع نطاقا، مثلا في أمريكا الشمالية فيعزى أيضا إلى شدة تباطؤ حركة الركاب الإجمالية التي بلغت نحو ٢٪ في عام ٢٠٠٩.

آفاق الحركة الجوية في عام ٢٠١٠

بعد انخفاض بنسبة ١٪ تقريبا في عام ٢٠٠٩، من المتوقع أن ينمو وفقا لذلك الناتج المحلي الإجمالي ليصبح ٣,٩٪. وقد تتبأت الايكاو بأن تشهد الحركة العالمية نموا بنحو ٣,٣٪ في العام نفسه.

العمليات التجارية غير المنتظمة

تشير التقديرات إلى أنه، في سنة ٢٠٠٩، انخفض مجموع الركاب الكيلومترين المنقولين على الرحلات الجوية الدولية غير المنتظمة بنسبة ١١٪ تقريبا بالمقارنة بسنة ٢٠٠٨، مع انخفاض الحصة غير المنتظمة من حركة نقل الركاب الجويين الدولية الإجمالية بنحو ١٪ إلى ٧٪ تقريبا (انظر الشكل ٤ والمرفق ١، الجدول ٧). وتمثل حركة نقل الركاب الداخلية غير المنتظمة حوالي ٦٪ من حركة نقل الركاب غير المنتظمة الإجمالية ونحو ١٪ من حركة نقل الركاب الداخلية الإجمالية على النطاق العالمي.



الشكل ٤ — حركة النقل الدولي غير المنتظم
عدد الركاب الكيلومترين المنقولين، ٢٠٠٩-٢٠٠٠

عمليات المطارات

في عام ٢٠٠٩، استقبل ٢٥ مطارا من أكبر المطارات في العالم نحو ٢١٧ مليون من الركاب، وفقا لتقديرات أولية (انظر المرفق ١ الجدول ٨). وخلال الفترة نفسها، تناولت المطارات المعنية (ويقع ١٢ مطارا من هذه المطارات في أمريكا الشمالية، و ٥ مطارات في أوروبا، و ٧ مطارات في آسيا ومطار واحد في الشرق الأوسط) أيضا نحو ١١.٥ مليون من حركات النقل الجوي.

الشؤون المالية

نظرا لأوجه التباين في تحديد السنة المالية المطبق من جانب شركات الطيران عبر العالم، لم يكن من الممكن تقدير النتائج المالية لصناعة النقل الجوي على المستوى العالمي لعام ٢٠٠٩ وقت نشر التقرير. غير أن التقارير (بواسطة النموذج EF) المتلقاة إلى يومنا هذا والتقديرات الأولية قد تقيد بأن معدل النتائج التشغيلية يمكن أن يبلغ ٤,١ بليون دولار أمريكي.

وفيما يخص عام ٢٠٠٨ (انظر المرفق ١ الجدول ٩)، تقدر الإيرادات التشغيلية لشركات الطيران المنتظمة للدول المتعاقدة لدى الإيكاو بنحو ٥٦٣,٦ بليون دولار أمريكي، أما النفقات التشغيلية لشركات الطيران نفسها وقدرها ٥٧٢,٥ بليون دولار أمريكي فنجمت عنها خسارة تشغيلية بنسبة ١,٦٪ من الإيرادات التشغيلية. ويأتي ذلك بعد تحقيق ربح تشغيلي بنسبة ٣,٩ في المائة في عام ٢٠٠٧. وبلغت نسبة الإيرادات التشغيلية الكيلومترية نحو ٩٧,٦ في المائة (٨٩ في المائة في عام ٢٠٠٧)، بينما بلغت النفقات التشغيلية الكيلومترية المتاحة نحو ٦٢,٦ في المائة (٥٤,٢ في المائة في عام ٢٠٠٧).

الطائرات

شهد عدد طائرات النقل الجوي التجاري الدولي في الخدمة بين عامي ٢٠٠٠ و ٢٠٠٨ زيادة بنحو ١٨ في المائة من ٤٥٦ ٢٠ طائرة إلى ١١٠ ٢٤ طائرة (باستثناء الطائرات ذات الكتلة الإقلاع القصوى التي تتجاوز ٩٠٠٠). وفي إطار الأعداد الإجمالية للطائرات التوربينية التي زادت بنحو ٢٧ في المائة من ١٦ ٢٠٠٤ طائرة إلى ٢٠ ٢٧٥ طائرة خلال الفترة نفسها (انظر المرفق ١ الجدول ١٠).

وفي عام ٢٠٠٩، جرت أوامر بشراء ٦٣٥ طائرة توربينية نفائثة (مقارنة مع ١١٥٣ طائرة في عام ٢٠٠٨). أما تأخير أوامر الشراء التي لم يجر تليبيتها في نهاية عام ٢٠٠٩ فبلغ ٧ ٥٤٨ طائرة مقارنة مع ٨ ١٤٣ طائرة في عام ٢٠٠٨.

أفعال التدخل غير المشروع

وقع ٢٣ فعلا من أفعال التدخل غير المشروع خلال العام. وتألقت هذه الأفعال من ثمانية أفعال استيلاء غير مشروع أو محاولات استيلاء، وحالة واحدة لهجوم على المرافق، وحالة واحدة لهجوم أثناء الطيران ومحاولتان للتخريب، ووقع ١١ فعلا آخر. وترد هذه الأفعال في الإحصاءات السنوية لتساعد على تحليل الاتجاهات والتطورات (انظر الشكل ٥ والمرفق ١ الجدول ١١).

المطارات

شكل الانخفاض المستمر في الحركة الجوية تحدياً للعديد من مشغلي المطارات. وخلال عام ٢٠٠٩، نقصت الإيرادات من الطيران والإيرادات من غير الطيران على السواء نتيجة لعدد أقل من الرحلات الجوية نقلت عدداً أقل من الركاب. وفي الوقت ذاته، زادت التكاليف نتيجة للأزمة الائتمانية. واستجابت المطارات على النطاق العالمي باتخاذ شتى التدابير، بما في ذلك خفض التكاليف وإعادة النظر في الاستثمارات الرأسمالية وتجميد التوظيف وتخفيض عدد العاملين. ولم تقم مطارات عديدة بزيادة رسومها وأجورها أو حدثت من الزيادات المزمعة، بينما قامت أخرى حتى بتخفيض رسومها مؤقتاً. وقامت وكالات وضع التقديرات بتخفيض درجة عدد من المطارات في القطاع الخاص. ومع ذلك، ظل رفع مستوى الهيكل الأساسي للمطارات يحظى بالأولوية. وطبقاً لما أفاد به المجلس الدولي للمطارات، فإن الاستثمار الرأسمالي في المطارات على النطاق العالمي من أجل الهيكل الأساسي الجديد والموسع تقدر بمبلغ ٤٦ بليون دولار أمريكي في عام ٢٠٠٩.

جرى الإبلاغ عن قليل من النشاط في عام ٢٠٠٩ بصدد الخصخصة أو التغييرات في ملكية المطارات. وفي المملكة المتحدة، أعلنت هيئة تشغيل المطارات BAA عن بيع مطار غاتويك مقابل ٢,٣٣ بليون دولار أمريكي. وقدمت BAA استئنافاً ضد قرار مفوضية المنافسة بالمملكة المتحدة أنها ينبغي أن تبيع ثلاثة من مطاراتها (مطار غاتويك ومطار ستانستيد وأي واحد من مطاري أدنبره وغلاسغو). وعرض أحد كبار مشغلي المطارات الاستراليين بيع نصيبه البالغ ١٩,٩٪ في مطار هانيدا في طوكيو. وقامت شركة للاستثمار في الهيكل الأساسي مقرها في نيوزيلندا ببيع نصيبها البالغ ٣,٨٧٪ في مطار أوكلاند الدولي. وفي الولايات المتحدة فشلت صفقة تعتبر الأولى من نوعها لخصخصة مطار شيكاغو-ميدواي ومبلغها ٢,٥ بليون دولار أمريكي خلال الأزمة الائتمانية العالمية، إذ لم يتمكن مستثمرو القطاع الخاص من جمع المبلغ المطلوب.

ومن الناحية التنظيمية، جرت التطورات التالية:

— في شهر فبراير، قام مجلس الوزراء الأوروبي رسمياً بالموافقة على توجيه الاتحاد الأوروبي الجديد بشأن رسوم المطارات. وينطبق التوجيه على جميع المطارات الأوروبية التي تتجاوز حركتها السنوية خمسة ملايين راكب ويجب أن تطبقه جميع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي قبل شهر مارس ٢٠١١. ويوفر التوجيه إطاراً قانونياً واضحاً لتحديد رسوم المطارات والتشريع الجديد، بمجرد تنفيذه، سيعزز الحوار على نحو أفضل بين المطارات والمستعملين. وسيضمن الشفافية وعدم التمييز والتشاور الملائم بين المستعملين والمطارات بإشراف منظم ومستقل في كل دولة عضو.

— في شهر مارس، نشرت حكومة المملكة المتحدة وثيقة للمشاوراة بشأن اقتراحات لإصلاح التنظيم الاقتصادي للمطارات. ويتمثل أول تغيير رئيسي في جعل حماية الركاب، وليس شركات الطيران، محور التركيز الأساسي للمنظم. ويرسَى أساس قانوني رسمي لتمثيل الركاب الجويين كمستهلكين، مع نقل مهام وخبرة مجلس مستعملي النقل الجوي إلى هيئة متعددة الطرائق لركاب الرحلات الجوية والسكك الحديدية والحافلات. ويقترح نظام ترخيص جديد للمطارات لجعل نظم المطارات أكثر تماشياً مع نظم المرافق الأخرى. وتقترح أيضاً إجراءات استثناءات جديدة لتحسين للمخطط الحالي الذي تقوم فيه لجنة المنافسة بدور المراجعة الوسيطة وليس فيه الحق في الاستئناف.

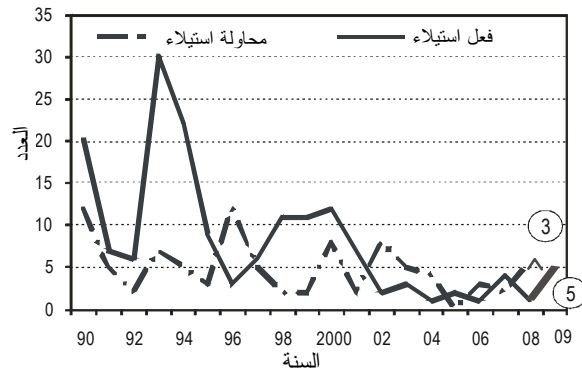
خدمات الملاحة الجوية

كما هو الحال بالنسبة للمطارات، تدهور في عام ٢٠٠٩ الوضع المالي لمقدمي خدمات الملاحة الجوية نتيجة لانخفاض في الحركة الجوية. وأجرى مقدمو خدمات الملاحة الجوية في جميع أنحاء العالم عمليات لخفض التكاليف وقاموا بإرجاء الاستثمارات الرأسمالية للمشروعات غير الضرورية. ولم يقم العديد من مقدمي خدمات الملاحة الجوية بزيادة رسومهم لخدمات الملاحة الجوية وقام بعضهم بتخفيض رسومهم مؤقتاً.

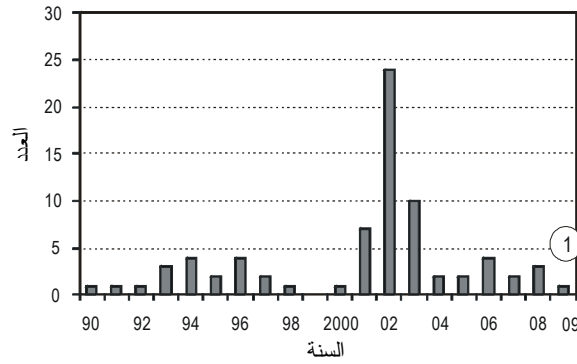
حدثت التطورات التالية:

— في شهر مارس، اعتمد البرلمان الأوروبي الصفقة الثانية للأجواء الأوروبية الموحدة (SES II). وحظي الجديد أيضاً بالتأييد السياسي من مجلس النقل. وقد جرى اعتماد SES II بعد مباحثات تفصيلية بين المفوضية الأوروبية والبرلمان الأوروبي والمجلس. وهي تمثل خطوة مهمة للأمام في تحسين أداء نظام إدارة الحركة الجوية في أوروبا عن طريق توفير أهداف ملزمة في المجالات الرئيسية للسلامة وسعة الشبكة وكفاءة الطيران وفعالية الكلفة والاستدامة البيئية. وهي أيضاً تؤكد من جديد على كثر المجال الجوي التشغيلية من أجل تنظيم أرشد للمجال الجوي الأوروبي، عبر الحدود الوطنية.

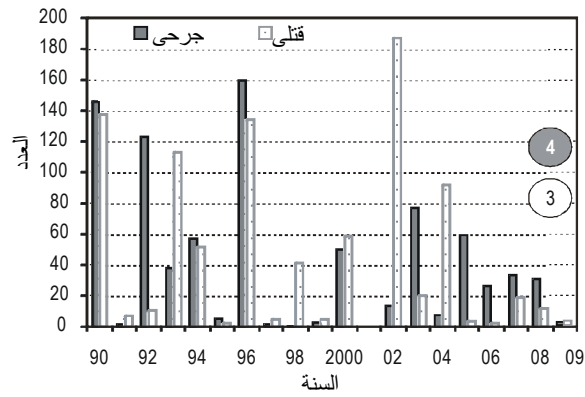
— في شهر سبتمبر، قدمت فرقة العمل المعنية بتنفيذ الجيل القادم على المدى المتوسط التابعة للجنة الفنية لاتصالات الطيران اللاسلكية تقريرها النهائي إلى إدارة الطيران الاتحادية للولايات المتحدة. وقد شارك في عمل فرقة العمل أكثر من ٣٠٠ من أخصائيي مجتمع الطيران من أكثر من ١١٠ منظمات وتوصلوا إلى توافق آراء بشأن التحسينات التشغيلية الموصى بها لمراقبة الحركة الجوية للجيل المقبل، التي يتعين تنفيذها بين سنة ٢٠٠٩ وسنة ٢٠١٨. وسيتم من خلال خطة تنفيذ نظام النقل الجوي من الجيل المقبل تحويل إدارة الحركة الجوية من نظام أرضي لأجهزة الرادار إلى نظام قائم على الأقمار الصناعية.



أفعال الاستيلاء غير المشروع



حوادث الاعتداء على التسهيلات



عدد القتلى أو المصابين
في سنة ٢٠٠١: المصابون - ٣٢١٧، والقتلى - ٣٥٢٤

الشكل ٥ - إحصاءات حوادث الطائرات
١٩٩٠-٢٠٠٩

خطة أعمال الايكاو



خطة أعمال الإيكاو

إطار عمل إدارة الأداء

قدمت السنة الثانية من تنفيذ خطة أعمال الإيكاو لفترة الثلاث السنوات ٢٠٠٨-٢٠١٠ مفهوم الإبلاغ عن الأداء من أجل مساعدة فريق الإدارة العليا ومجلس الإيكاو على التأكد من حالة برامج الإيكاو.

وفي هذا السياق، قُدّم التقرير الأول عن أداء خطة الأعمال إلى المجلس في شهر مايو ٢٠٠٩. أما مؤشرات الأداء الرئيسية الواردة في خطة الأعمال فقيمت جميعها على أساس معايير سمات (المحددة، والقابلة للقياس، والتي يمكن تحقيقها، والمنطقية والمحددة زمنياً) وجرى قياس التقدم المحرز لعام ٢٠٠٨.

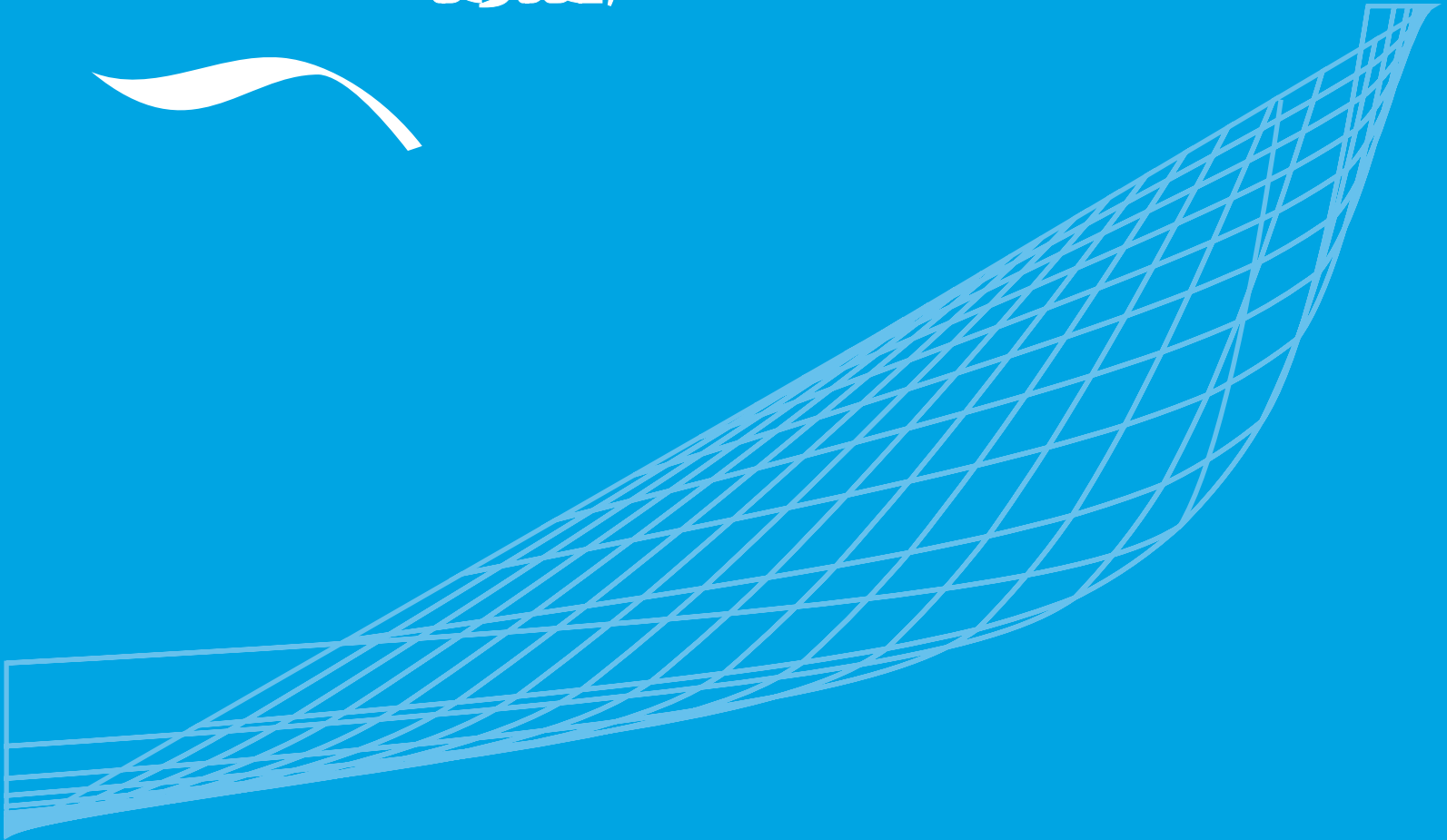
وتعمل الإيكاو حالياً على إعداد أداة تعتمد على شبكة الإنترنت من أجل التشغيل الآلي لتقارير وأدوات قياس الأداء في الوقت الحقيقي. وأعدت شبكة الإيكاو المشتركة للمعارف كتطبيق تجريبي مرن في إدارة الملاحه الجوية بغرض تتبع الأنشطة المدرجة في إطار الأهداف الاستراتيجية في مجالي السلامة والكفاءة التي تركز على النتائج الاستراتيجية الخمس ذات الصلة والإبلاغ عنها. وجرى تقييم مؤشرات الأداء الرئيسية الخاصة بالنتائج الاستراتيجية العشر المتبقية باستخدام نظام أدوات القياس المبسط القائم على برنامج إكسيل. ويتوقع أن تمضي الإيكاو قدام نحو تنفيذ شبكة الإيكاو المشتركة للمعارف تنفيذاً كاملاً لتشمل جميع الأهداف الاستراتيجية خلال عام ٢٠١٠.

و جرى تقدير الأداء الكلي للمنظمة بنسبة ٩٣٪. وأدير الأداء على سبيل الاستثناء، أي أنه لم يجر إطلاع المجلس إلا على البرامج التي لا يرقى أداؤها إلى المستوى المطلوب والإجراءات التصحيحية ذات الصلة.

أما الدروس المستفادة من تقرير الأداء فتستخدم تحضيراً لفترة الثلاث سنوات المقبلة. وتشمل ما يلي:

- اتباع نهج مبسط مع عدد أقل من المستويات، والأهداف الإستراتيجية ومؤشرات الأداء الرئيسية؛
- ضرورة إسناد مهمة ملكية ومراقبة الأموال إلى المسؤولين عن بلوغ الأهداف الاستراتيجية ذات الصلة؛
- سيجري إعداد خطة متجددة تكفل إمكانية تنفيذ مشاريع جديدة والتخلي عن أخرى خلال عملية تنفيذ خطة الأعمال والميزانية.

السلامة



الهدف الاستراتيجي A

تعزير سلامة الطيران المدني العالمي من خلال التدابير التالية:

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

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

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

وضع الخطط التصحيحية العالمية التي تستهدف الأسباب الأساسية للثغرات.

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

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

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

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

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

السلامة

تركز الانتباه في سنة ٢٠٠٩ على نهج للسلامة قائم على النتائج، مع التأكيد القوي على قياس النتائج. وأنجز تقدم هام في جمع وتحليل البيانات وكذلك في تطوير المعدات والأنظمة لاستخدامها من قبل الدول. وتم نكييف الأنظمة والنشاطات القائمة مع هذه الاستراتيجيات الاستباقية من أجل المضي في تحسين مستويات السلامة في أنحاء العالم.

البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

يتمثل هدف البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في تقييم قدرة الدولة على القيام بمراقبة فعالة لنظام طيرانها المدني. وتستخدم عمليات التدقيق لإبراز الثغرات في قدرات المراقبة، في حين أن خطط العمل التصحيحية القائمة على نتائج التدقيق تسهل المزيد من الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية للايكاو — وتؤدي في نهاية الأمر إلى تعزيز السلامة. وفي سنة ٢٠٠٤، تم توسيع البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ليغطي الأحكام ذات الصلة بالسلامة والواردة في جميع الملاحق المتعلقة بالسلامة باتفاقية الطيران المدني الدولي. ويوفر النهج التجمييعي الشامل التابع للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية مع تشريع وتنظيم الطيران الوطنيين، صورته كاملة لنظام الطيران المدني في الدولة.

وخلال سنة ٢٠٠٩، تم التدقيق في إطار برنامج النهج التجمييعي الشامل في ٣٢ دولة عضوا وإقليمي هونغ كونغ وماكاو ذوي الإدارة الخاصة التابعين للصين. وبحلول نهاية سنة ٢٠٠٩، كانت الايكاو قد أكملت ١٤٥ عملية تدقيق بالنهج التجمييعي الشامل وعملياتي تدقيق لإقليمي الإدارة الخاصة كجزء من دورتها سداسية السنوات الحالية للتدقيق التي تنتهي في سنة ٢٠١٠. ويبين الشكل ٦ فاعلية تنفيذ العناصر الحرجة الثماني لنظام مراقبة السلامة الجوية على المستوى العالمي، كما وصفت أثناء عمليات التدقيق في إطار النهج التجمييعي الشامل.

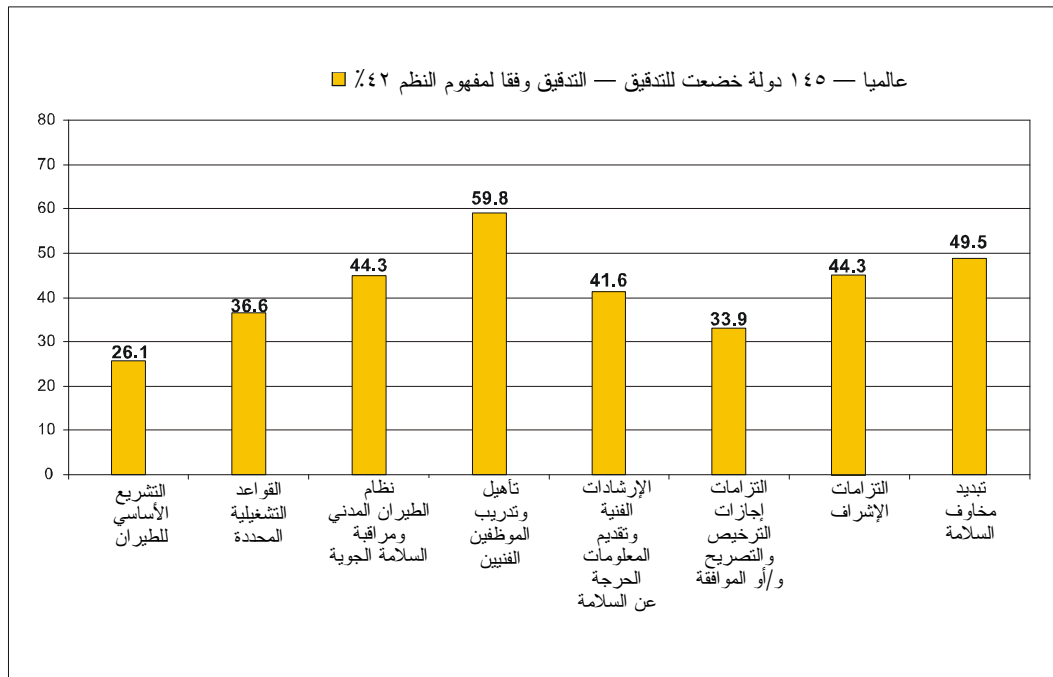
وكلفت الدورة ٣٦ للجمعية العمومية للايكاو، في سبتمبر ٢٠٠٧، المجلس بأن يقوم بعدة أمور من ضمنها إدخال تغييرات ملائمة على البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والنظر في مختلف الخيارات لاستمرار هذا البرنامج. وأنشئ فريق دراسة معني بنهج الرصد المستمر لدراسة مستقبل البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية لما بعد سنة ٢٠١٠. ونظر مجلس الايكاو في استنتاجات فريق الدراسة وكلف الأمين العام بالبدء في وضع منهجية وأدوات لا بد منها لتنفيذ نهج الرصد المستمر، بما في ذلك الإرشادات المفصلة المقدمة للدول. وكلف المجلس أيضاً الأمين العام بتنفيذ بعثات الاعتماد المنسقة والموجهة التابعة للايكاو خلال المرحلة الانتقالية. وسيتمتع تطبيق أنشطة التدخل الأخرى التي تندرج في العادة في إطار نهج الرصد المستمر تطبيقاً تدريجياً، مع تنفيذ مشاريع تجريبية في نخبة من الدول.

وسينطوي نهج الرصد المستمر على وضع نظام لرصد قدرات الدول الأعضاء على مراقبة السلامة الجوية باستمرار باتباع نهج متطابق ومتسق نحو تقييم مستوى سلامة أنشطة الطيران وتقدير القدرات الإدارية للسلامة الجوية. وسيطلب إتباع نهج الرصد المستمر وضع قاعدة بيانات مركزية ونظام

لتقديم التقارير على شبكة الانترنت، لإدارة المعلومات الواردة من مختلف المصادر بشكل صحيح ومتواصل أيضا. وسيتمكن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية عن طريق استخدام هذه الطرائق من توفير عمليات تدقيق ملائمة ومن تحديد توقيت ضرورة تنفيذ أنواع التدخل الأخرى، مثل المساعدة التشغيلية أو الفنية. ويلزم أن تقدم الدول التعليقات باستمرار في إطار نهج الرصد المستمر حتى يتسنى للايكاف تحديد نوع إستراتيجية التدخل المطلوبة في كل حالة. وتتضمن مثل هذه الأنشطة عمليات تدقيق مستهدفة وشاملة لقدرة الدول على مراقبة السلامة الجوية.

وخلال سنة ٢٠٠٩، استمرت الايكاف في تشجيع الوعي بالنهج التجميعي الشامل عن طريق الندوات وحلقات العمل الإقليمية، التي نظمت اثنتان منها في بوخارست وجدة.

واستمرت الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية في توفير الدعم القيم للايكاف من خلال إعاره الخبراء لفترات طويلة أو قصيرة الأجل للمشاركة في أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق السلامة الجوية. وفي سنة ٢٠٠٩، تم إعاره ثمانية خبراء لفترة طويلة على أساس خبير واحد من كل من النمسا وكوبا وفرنسا وماليزيا وجمهورية كوريا وثلاثة خبراء من الولايات المتحدة.



الشكل ٦ — درجة تنفيذ العناصر الحرجة في نظام مراقبة السلامة الجوية (%)

برنامج السلامة في الدولة

بدأ تدريب برنامج السلامة في الدولة في مارس بمجموع ٣٤ دورة تدريبية تم تنفيذها، بما في ذلك ٢٥ دورة تدريبية للدول الأعضاء وخمس دورات تدريبية على المستوى الإقليمي وثلاث دورات تدريبية لبرنامج السلامة في الدولة نفذت داخل مقر الإيكاو، وكذلك أجريت بالمقر أول دورة تدريبية خاصة بالمدرسين الذين يعملون في برنامج السلامة في الدولة.

وقدم دعم متواصل لبرنامج التنفيذ الشامل لإقليم أفريقيا بشأن تنفيذ نظام إدارة السلامة وبرنامج السلامة الوطني، وبشأن تنفيذ التدريب لمركز التنسيق الأوربي لنظم الإبلاغ عن وقائع الطيران.

نظم إدارة السلامة

نُشرت النسخة الثانية من دليل إدارة السلامة (Doc 9859) باللغتين الإنجليزية والصينية والاسبانية وستصدر باللغات الرسمية الأخرى عند ترجمتها. وتجرى مواصلة تطوير ومراجعة الإرشادات المتعلقة ببرنامج السلامة الوطني ونظم إدارة السلامة ومحتويات التدريب ذات الصلة.

واستمر التركيز على الدول وأصحاب المصلحة معاً من خلال ١٩ دورة تدريبية خاصة بنظم إدارة السلامة نُظمت في أنحاء العالم. ونُظمت بعض الدورات لمنظمات طيران عديدة، بما يشمل مشروع الطيران لأوروبا ومنطقة البحر الأبيض المتوسط وبرنامج الأغذية العالمي التابع للأمم المتحدة.

برنامج التنفيذ الشامل لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي

نُفذ قدر كبير من النشاط في إطار ثلاثة مجالات تركيز لبرنامج التنفيذ الشامل لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي.

مجال التركيز رقم ١ — تمكين الدول من إنشاء وصيانة نظام مستدام لمراقبة السلامة (البنية التحتية وبناء القدرات)

أجريت ثلاث حلقات عمل لخارطة الطريق للسلامة الجوية العالمية و٤٠ تحليلاً للثغرات في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي. بالإضافة إلى ذلك، وُضع إطار للدول الأعضاء في مجموعة اتفاق بنجول لمنظمة مراقبة السلامة الجوية (التابعة لمجموعة بنجول) ووكالة التحقيق في الحوادث (التابعة لمجموعة بنجول) ووقعت اتفاقيات في مقر الإيكاو الرئيسي من قبل الوزراء المسؤولين عن الطيران، لإنشاء المنظمين الإقليميين بحلول يناير ٢٠١٠.

وبدأ التشاور مع الدول الأعضاء في الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا وموريتانيا في نوفمبر بهدف وضع إطار لإنشاء منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية ووكالة إقليمية للتحقيق في الحوادث. ولقد وقع اتفاق مع دول شراكة اتحاد أفريقيا الشرقية (بوروندي وكينيا ورواندا وأوغندا وجمهورية تنزانيا المتحدة)، لتوفير دعم مشابه لأجل تعزيز فعالية وكالة مراقبة أمن وسلامة الطيران المدني. وفي إطار الاتفاق المذكور والذي من المتوقع أن يبدأ تنفيذه في أوائل ٢٠١٠، سيجرى أيضا وضع إطار لإنشاء وكالة إقليمية مستقلة للتحقيق في الحوادث.

مجال التركيز رقم ٢ — مساعدة الدول على إزالة أوجه القصور المكتشفة في إطار زمني معقول

تم إنشاء أفرقة سلامة في المكاتب الإقليمية في مكتب شرق وجنوب أفريقيا ومكتب غرب ووسط أفريقيا لضمان تنفيذ مستمر لخطة التنفيذ الإقليمية الشاملة من أجل سلامة الطيران في أفريقيا (خطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي) وتوفير الدعم للدول في السعي لمعالجة الثغرات المكتشفة ورصد ومتابعة تنفيذ المشاريع. وبالإضافة إلى ذلك، حضر قرابة ٤٥٠ مشاركاً الندوات وحلقات العمل والدورات التدريبية في جميع أنحاء الإقليم باللغة الانجليزية والفرنسية، بشأن صلاحية الطائرات للطيران وإنشاء وإدارة نظام مراقبة سلامة تابع للدولة وإدارة وسلامة الحركة الجوية ومنح الترخيص للمطارات وسلامة المطارات والمركز الأوربي لتنسيق نظم الإبلاغ عن وقائع الطيران وطب الطيران ونقل البضائع الخطرة عن طريق الجو.

وأتخذت إجراءات لتنفيذ التوصية ٨/٥ — إستراتيجيات السلامة لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي، وهي توصية تتعلق بالملاحة الجوية الإقليمية لأفريقيا والمحيط الهندي وعقد مؤتمر واجتماع خاص بمعهدى تدريب الطيران الأفريقيين في نيامي وجوهانسبرج. وأنشأ الاجتماع الذي انعقد في جوهانسبرج فريق عامل لخبراء التدريب، الذي ينفذ حالياً توصيات الملاحة الجوية لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي، بما يشمل إنشاء قاعدة بيانات خاصة باحتياجات التدريب والقدرات في أفريقيا.

في مجال التركيز رقم ٣ — تعزيز ثقافة سلامة الطيران لمقدمي خدمات الطيران الأفريقيين

أجريت بشكل منتظم دورات تدريب المدربين لمُدربي برنامج السلامة الوطني ونظام إدارة السلامة. ولقد استحدثت دورة تدريبية أيضاً بشأن النظم المتكاملة لإدارة السلامة، تشمل وحدات من دورات برنامج السلامة الوطني ونظام إدارة السلامة ومراقبة السلامة، بما يشمل منهجية تحليل الثغرات. واستحدثت أيضاً حلقات عمل عامة لبرنامج السلامة الإقليمية موجهة لمجموعات مكونة من ثلاث إلى ست دول ضمن منطقة دون إقليمية.

أدوات سلامة الطيران

قاعدة البيانات الإقليمية لأوروبا وشمال الأطلسي التابعة للايكاو

أنجز تقدم هام خلال العام بشأن مشروع قاعدة البيانات الإقليمية لأوروبا وشمال الأطلسي التابعة للايكاو (ICARD)، المصمم لتوفير وسيلة تتيح الإسناد السليم لمُعَرَفَات الايكاو الفريدة، مثل الشفرة ذات الخمسة أحرف (SLNC) ومحددات المسار. وقاعدة البيانات الإقليمية لأوروبا وشمال الأطلسي التابعة للايكاو هي مبادرة من قبل مجتمع الطيران المدني الدولي مع أصحاب المصلحة الرئيسيين مثل الايكاو والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول) وإدارة الطيران الاتحادية بالولايات المتحدة.

تعزيز خدمات نظام المعلومات الجغرافية

تم المضي في تعزيز مجموعة من خدمات نظام المعلومات الجغرافية التي تدعم أنشطة الملاحة الجوية، وذلك بإنشاء خدمة إقليم معلومات طيران نتيج رؤية آخر نسخة من أقاليم معلومات الطيران في كل إقليم تابع للإيكاو.

نظام معلومات الطائرات الدولي

لقد بدأ العمل في وضع نظام الإيكاو الدولي المعني بمعلومات الطائرات. وسيحتوي هذا النظام على معلومات دقيقة عن كافة الطائرات العاملة عادة في الطيران المدني الدولي، بما في ذلك التسجيل والملكية والرقابة، وفقاً للمادة ٢١ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300). وهذا النظام متوفر للدول الأعضاء فقط لتحديد الملكية والرقابة على الطائرة وسيكون بإمكانه وضع المعرفات الفريدة للطائرات على أساس حقلين مترابطين من البيانات بغض النظر عن علامات التسجيل الحالية، وسيوفر صورة أوضح عن تاريخ الطائرة.

النظام المتكامل لجمع وتحليل بيانات السلامة

بدأ العمل في مشروع النظام المتكامل لجمع وتحليل بيانات السلامة في شهر أكتوبر. ويهدف هذا المشروع إلى خلق أداة تحليلية شاملة بوسعها استغلال عدة مصادر بيانات بغرض تنفيذ تحليلات متعددة الأوجه للسلامة وتزويد الإيكاو بالوسائل الكفيلة بتحديد المسائل الناشئة الخاصة بالسلامة والعوامل المساهمة المرتبطة بها، فضلاً عن تدابير تخفيف استباقية.

دورات تدريبية بشأن بيانات السلامة الخاصة بمركز لتنسيق الأوربي لنظم الإبلاغ عن وقائع الطيران

قدمت الدول الأعضاء ست دورات تدريبية تابعة للإيكاو بشأن إدارة بيانات السلامة، هي: تدريب مخصص للمستخدمين النهائيين وتابع لمركز التنسيق الأوربي لنظم الإبلاغ عن وقائع الطيران وتدريب فني تابع لمركز التنسيق الأوربي لنظم الإبلاغ عن وقائع الطيران.

المسائل المتعلقة بالتحقيق في الحوادث ومنع وقوعها

أصبح التعديل رقم ١٢-أ للملحق ١٣ منطبقاً في ١٩ نوفمبر وهو يتناول، ضمن جملة أمور، أعمال درجة الخطورة من الفئة ألف (Severity A) بشأن اقتحام المدارج باعتبارها واقعة خطيرة، في الملحق ١٣. وهذا سيسهل أعمال نهج عالمي لجمع البيانات فضلاً عن تحديد العوامل المساهمة.

الجيل المقبل من مهنيي الطيران

استمر التعاون الوثيق بشأن مبادرات التأهيل والتدريب التابعة لاتحاد النقل الجوي الدولي، وبالأخص فيما يتعلق بوضع إرشادات من أجل إدراجها في إجراءات خدمات الملاحة الجوية — التدريب (PANS-TRG Doc 9868) بشأن التدريب القائم على الكفاءة وتقييم عاملي الصيانة والتدريب القائم على الأدلة، ومؤهلات المدربين والمشرفين على الامتحانات. وتم إنشاء فرقة عمل الجيل المقبل من مهنيي الطيران في شهر مايو لاستكمال وتوسيع نطاق العمل الذي تم الاضطلاع به على صعيد مبادرات

التأهيل والتدريب التابعة لاتحاد النقل الجوي الدولي. وستتناول فرقة العمل التي تتكون من مشاركين من منظمات تختص بالتنظيم، ومن قطاع الصناعة والرابطات الدولية والجامعات ومقدمي التدريب، ثلاثة مجالات من مجالات الأنشطة، وهي: تخطيط الموارد البشرية والتدريب ومنهجيات التدريب والتعليم وتعبئة الجيل المقبل.

البضائع الخطرة

سن الاجتماع الثاني والعشرون للفريق المعني بالبضائع الخطرة إرشادات للدول فيما يتعلق بالظروف التي ينبغي في إطارها منح الموافقات والإعفاءات. مع الأخذ في الحسبان أهمية منع التأخير عند النقل الجوي للمعونة الإنسانية وأعمال الإغاثة الأخرى في حالات الطوارئ. ولقد وضعت مواد جديدة كذلك، من شأنها توضيح أي معلومات من المتوقع أن تقدمها الدولة فيما يتعلق بالسلطة المعينة المسؤولة عن تنفيذ الملحق ١٨. ويترتب الافتقار إلى هذه المعلومات حالات تأخير مطولة، بالأخص عندما يُطلب من الدول الأخرى الموافقة على الإعفاءات.

ولقد أنفق الفريق وقتاً كبيراً على موضوع بطاريات الليثيوم. وتم تحديد الحاجة إلى تحسين التنفيذ والمراقبة والاتصال من أجل تخفيض عدد الشحنات غير الممتثلة للأحكام، كما تم تحديد الحاجة إلى تحسين الإبلاغ عن الوقائع. ونتيجة لذلك، تم الاتفاق على إرسال خطاب إلى الدول كافة يُبرز المسائل ويفصل التدابير التي يمكن اعتمادها لرفع درجة الوعي.

يمكن الاطلاع على التقرير الختامي للاجتماع على موقع الانترنت العام الخاص بالايكاو:

<http://www.icao.int/anb/FLS/DangerousGoods/dgp/DGP22/Report>

استبدال الهالون

وخلال الخمس وأربعين سنة الماضية، شككت الهيدروكربونات المهلجنة (الهالونات) أساساً عوامل الإطفاء الوحيدة المستخدمة في طائرات النقل المدني. ولكن الهالونات هي عوامل لاستنفاد الأوزون وعنصر كيميائي يسبب الاحتباس الحراري العالمي، ومنع إنتاجه بموجب اتفاق دولي. وعلى الرغم من منع الهالون في بعض من أنحاء العالم، فلقد أعفي الطيران من ذلك بسبب المتطلبات الفريدة للتشغيل والسلامة من الحرائق. وبناء على قرار الجمعية العمومية ٣٦-١٢ - استبدال الهالون، حُثت الدول على إبلاغ مصنعي طائراتها وشركات طيرانها ومورديها بالمواد الكيميائية، وشركات إطفاء الحرائق للمضي قدماً بخطى سريعة من أجل إعمال بدائل عن الهالون في المحركات ووحدة الطاقة الإضافية وآليات إطفاء الحرائق المحمولة باليد والمراحيض، وبإجراء تحقيقات بشأن بدائل الهالونات الأخرى للمحركات/وحدات الطاقة الإضافية ومقصورات الشحن. وتحضيراً للدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية في ٢٠١٠، فإن المراجعة قائمة مع الدول والمنظمات الدولية لاستكمال الأطر الزمنية الواردة في القرار ٣٦-١٢.

منح ترخيص المطارات

عقدت الايكاو ثلاث حلقات دراسية/حلقات عمل في الأقاليم التابعة لايقاو من أجل مساعدة الدول في تنفيذ المتطلبات الواردة في الملحق ١٤- المطارات، المُجلد الأول- تصميم المطارات والعمليات فيما يتعلق بترخيص المطارات، وهي أداة فعالة لضمان سلامة المطار. ولقد نظمت هذه الحلقات في الدار البيضاء بالمغرب لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي، وفي هونغ كونغ (البحث والإنقاذ) لإقليم آسيا والمحيط الهادئ وفي كاستريس، سانت لوسيا لإقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية. وحضر الحلقات الثلاث ممثلون عن كل الأقاليم وأثبتت الحلقات نجاحها.

الأرصاء الجوية للطيران

حُدثت جهة تنسيق قائمة بلندن، المملكة المتحدة خاصة بالملاحة الجوية الدولية لتلقي المعلومات المتعلقة بالسحب المشعة من الوكالة الدولية للطاقة الذرية، بغية توزيعها على مراكز مراقبة المنطقة المعنية. ويعد هذا الأمر تبسيطا كبيرا للنظام الحالي وسيتيح استلام هذه المعلومات الهامة في الوقت الملائم.

ونفذت اختبارات بشأن الرماد البركاني على المستوى الإقليمي في كافة الأقاليم التابعة للايكاو لأجل تحضير الطيران الدولي لمواجهة ثورات البراكين والتي قد تؤدي، في حالة وقوعها، إلى حجب مجالات شاسعة بالفضاء الجوي، مع قدر قليل من التحذير المسبق.

نشر الإرشادات

مراقبة المشغلين الجويين

إن الطبعة الخامسة من *Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance* (دليل إجراءات تفتيش العمليات والترخيص والمراقبة المستمرة) (Doc 8335)، نُشرت باللغة الانجليزية وستُنشر باللغات الرسمية الأخرى بعد ترجمتها. وهي تقدم إرشادات لمراقبة المشغلين الوطنيين، بما يشمل منح الترخيص والمراقبة. وتحتوي الآن أيضاً إرشادات لمراقبة المشغلين الأجانب، بما يشمل الإرشاد فيما يتعلق بالإجراءات الواجب اتخاذها جراء النتائج المكتشفة أثناء التفتيش على ساحة وقوف الطائرات. ويُقدم إرشاد إضافي كذلك بصدد عقود التأجير.

أجهزة تدريب محاكاة الطيران

نُشر دليل معايير تأهيل أجهزة تدريب محاكاة الطيران، المُجلد الأول- الطائرات (Doc 9625). ويزود المُجلد الأول من هذا الدليل الدول والمصنعين والمشغلين بإرشادات تغطي معايير تأهيل وتقييم أولية ودورية، لأجهزة تدريب محاكاة الطيران بالطائرات. وتم تحديد سبعة أمثلة قياسية لأجهزة تدريب محاكاة الطيران، لدعم أنواع تدريب محددة. ويصف الدليل كذلك عملية تحديد المعايير لأجهزة تدريب محاكاة الطيران المصممة لاحتياجات تدريب معينة. ولقد صممت عملية التحديد هذه بواسطة استخدام قائمة شاملة من مهام التدريب، مع متطلبات ذات صلة ومخصصة لسماوات أجهزة تدريب محاكاة الطيران.

شروط الكفاءة اللغوية

قُدمت إرشادات لمساعدة الدول في تنفيذ شروط الكفاءة اللغوية في شكل كتابين دوريين، هما: معايير اختبار اللغة من أجل الاتساق على الصعيد العالمي (Cir 318) الذي يقدم إرشادات بشأن عمليات اختبار المرشحين وفقا لشروط الإيكاو الخاصة بالكفاءة اللغوية، وكذلك بشأن المعايير الموصى بها لوضع أو اختبار برامج الاختبار اللغوي في مجال الطيران؛ وصدر الكتاب الدوري بعنوان: المبادئ التوجيهية لبرامج التدريب على اللغة الإنجليزية في مجال الطيران (Cir 323)، وذلك بالاشتراك مع رابطة اللغة الانجليزية في مجال الطيران المدني الدولي، نتيجة طلب مقدم من العديد من الهيئات والمشغلين الجويين ومقدمي الخدمات للحصول على إرشادات أكثر تفصيلا بشأن التدريب على اللغة الانجليزية، من أجل التنفيذ الفعال لشروط الكفاءة اللغوية الواردة في الملحق ١ — إجازة العاملين.

مشاريع ومبادرات التعاون الفني

ساهم تنفيذ ٣٣ مشروعا وطنيا وتوسعة مشاريع إقليمية في مجال التعاون الفني في زيادة تحسين مستوى سلامة الطيران في جميع أنحاء العالم.

كما ورد الدعم من خلال تعيين ٧٢ خبيرا دوليا لتقديم المساعدة إلى الإدارات الوطنية للطيران المدني في مجموعة واسعة من المجالات، مثل التحقيق في الحوادث منع وقوعها، وترخيص صلاحية الطائرات للطيران، والصيانة، والهندسة (إلكترونيات الطيران) والتفتيش، عمليات الطيران، وإجازة العاملين، ونظم إدارة السلامة، وسلامة المطارات وترخيصها، والإنقاذ والسيطرة على الحرائق، وإدارة المطارات، وعمليات الطائرات، وعمليات شركات الطيران وصيانتها، وطب الطيران، وإدارة الطيران المدني والتخطيط الرئيسي، وتطوير الموارد البشرية.

وتلقى ١٠٦ شخصا على المستوى الوطني التدريب من برنامج الإيكاو للزمالات، وذلك أساسا في مجالات التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها، وصلاحية الطائرات للطيران، والترخيص والمراقبة، عمليات الطيران، والإنقاذ والسيطرة على الحرائق ونظم إدارة السلامة، وكذلك تدريب المعنيين بالمحاكاة والتفتيش في مجال الطيران (إجازة العاملين، وعمليات الطيران وصلاحية الطائرات للطيران).

بالإضافة إلى ذلك، قام خبراء الإيكاو بتدريب ١٧٩١ شخصا تدريبا داخليا في مجال أو أكثر من المجالات الواردة أعلاه بواسطة حلقات دراسية وحلقات عمل جرت تحت رعاية المشاريع الإقليمية للتعاون الفني.

ومن الوسائل الأخرى لتعزيز الموارد البشرية التدريب الذي يكفل استخدام المعدات الجديدة بشكل لائق. وكانت الإيكاو طرفا في عقود تتعلق بالمعدات الرئيسية، بما في ذلك نظم الإنارة والمعدات الإضافية، ومركبات الإنقاذ والسيطرة على الحرائق والمعدات الأخرى. وشملت عمليات الشراء الخاصة بهذه البنود تدريب ٣٣ شخصا على المستوى الوطني في بلدان مختلفة.

وتعكف إدارة التعاون الفني حاليا على تنفيذ مشاريع التنمية التعاونية لبرنامج السلامة التشغيلية واستمرار الصلاحية للطيران بمشاركة ١٠٦ دولة في أقاليم آسيا وأوروبا والشرق الأوسط وإفريقيا

والأمريكتين. وترمي هذه المشاريع إلى تعزيز قدرات مراقبة السلامة لدى الدول المشاركة، وتيسير نهج متناسق لتبادل الخبرات الفنية وتقديم التدريب إلى المفتشين على المستوى الوطني، وذلك بواسطة بناء هيكل دون إقليمي معني بمراقبة السلامة من أجل الحد من التكاليف التي تتحملها الدول كل على حدة.

الأمن



الهدف الاستراتيجي B

تعزيز أمن الطيران المدني العالمي من خلال التدابير التالية:

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

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

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

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

إعداد برامج للتدريب على أمن الطيران والتعلم الإلكتروني وتجديدها.

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

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

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

الأمن

مواجهة التهديدات الجديدة والناشئة ضد أمن الطيران

أنشأ فريق خبراء أمن الطيران خلال اجتماعه العشرين الذي انعقد في شهري مارس وأبريل، عددا من الأفرقة العاملة الجديدة لمعالجة القضايا التي نكتسي أهمية بالغة فيما يخص تحسين مستوى أمن الطيران على المستوى العالمي.

قام فريق الخبراء، في ضوء إقراره بالحاجة إلى تحديث إستراتيجية الأيكاو لأمن الطيران، بإنشاء الفريق العامل المعني بوضع استراتيجية الأيكاو الشاملة لأمن الطيران. وتعتبر استراتيجية الأيكاو الشاملة لأمن الطيران، كما تسمى مؤقتا، ضرورية لتركيز الموارد المحدودة على الجوانب الحساسة لأمن الطيران التي تتطلب إيلاء قدر أعلى من الاهتمام والاستعجال. وقد أعد الفريق العامل الذي اجتمع في سنغافورة في أكتوبر مجالات تركيز أو أولويات مقترحة تتعلق بأمن الطيران، إلى جانب خطط الأعمال التي يمكن أن تشكل، بغرض تحقيق الأهداف ذات الصلة، أساسا للاستراتيجية استعدادا لفترتي الثلاث السنوات المقبلتين.

وفي نهاية السنة، ركزت الاستراتيجية المقترحة على معالجة المخاطر الجديدة والناشئة التي تهدد الطيران المدني، وكذلك تعزيز مختلف المبادرات الرامية إلى تعزيز الأمن في جميع أنحاء العالم، بما في ذلك تحسين مستوى تبادل المعلومات بين الدول الأعضاء وبلورة ثقافة أمنية مناسبة بين جميع الجهات المعنية.

وفي ضوء الدور الرئيسي الذي تقوم به التكنولوجيا فيما يخص فعالية وكفاءة نظم أمن الطيران ككل، أنشأ فريق الخبراء أيضا فريقا عاملا معنيا بالتكنولوجيا لإسداء المشورة بشأن المعدات الأمنية والمسائل المرتبطة بها. ويطلب من الفريق العامل القيام بعدة أمور من ضمنها استعراض الحاجة إلى المواصفات الفنية اللازمة للمعدات الأمنية، مع مراعاة الأثر على العمليات، والصحة والسلامة، والقدرة على تحمل التكاليف.

وشملت بنود أخرى طُرحت في أثناء الاجتماع العشرين مسألة المخاطر الجديدة والناشئة التي تهدد الطيران المدني، وإعداد المواد الإرشادية والبرامج التدريبية الموجهة للدول، وإدخال تعديلات على الملحق ١٧ — الأمن. ونوقش أيضا موضوع أمن البضائع الجوية، لا سيما اعتماد نهج سلسلة الإمدادات المتعلقة بأمن البضائع، وتنفيذ مفهوم "اتخاذ التدابير الأمنية مرة واحدة" على نطاق واسع بوصفها وسيلة لتقادي الأزدواجية في الجهود وتعزيز كفاءة عمليات أمن الطيران.

وفيما يخص أمن سلسلة الإمدادات تحديداً، أنشئ فريق دراسة تابع للأمانة العامة يتشكل من أعضاء فريق خبراء أمن الطيران وفريق خبراء التسهيلات بغرض دراسة إمكانية إعداد قواعد قياسية أمنية قد تساعد على الترخيص لمشغلي البضائع الجويين، والوكلاء، والمطارات والجهات المسؤولة عن المناولة الأرضية بوصفها كيانات مرخص لها أو وكلاء معتمدين.

وأخيراً، أوصى فريق خبراء أمن الطيران بإعادة إنشاء فريق الدراسة التابع للأمانة العامة المعني بالنقل والكشف الأمني للسوائل والهلاميات والأيروسولات، وطلب إعداد توصيات جديدة بشأن الكشف الأمني لهذه المواد. وفي ضوء استنتاج فريق الخبراء ومفاده أنه لا بد من اتباع نهج عالمي لإيجاد حلول تكنولوجية متعددة للكشف الأمني لهذه المواد في المطارات، انعقدت في بروكسل حلقة عمل في نوفمبر لتبادل المعلومات عن إمكانية اتخاذ إجراءات جديدة ويجري الآن إعداد تكنولوجيات تتعلق بكشف المواد. ونظرت حلقة العمل هذه في العواقب المحتملة لمختلف تكنولوجيات الكشف الأمني بشأن عمليات المطارات وتسهيلات، مع الأخذ في الاعتبار الحاجة المحتملة لإزالة القيود الحجمية بصورة متساقطة. وخلصت حلقة العمل هذه إلى استنتاجات كي تعرض على نظر فريق الدراسة المعني بالنقل والكشف الأمني للسوائل والهلاميات والأيروسولات.

التعديل رقم (٢١) على الملحق ٩ — التسهيلات

اعتمد المجلس في شهر مارس التعديل رقم (٢١) على الملحق ٩، مع التغييرات التي أوصى بإدخالها الاجتماع الخامس لفريق خبراء التسهيلات. وأضيف نص جديد على الفصل السادس (المطارات الدولية — التسهيلات والخدمات المتعلقة بالحركة) ويعالج عدة أمور من ضمنها دور مطارات القطاع الخاص، في الوفاء باحتياجات الهيئات المعنية بتفتيش الحدود، والتدابير اللازمة لمنع تفشي الأمراض من خلال السفر جواً والمسائل المتعلقة بنظم التفتيش الحديثة. وتسعى القواعد والتوصيات الدولية الجديدة الواردة في الفصل الرابع (دخول ومغادرة الشحنات والمواد الأخرى) إلى تحقيق المواءمة الدولية والتركيز على الحد من حالات التأخير في نقاط الدخول/الخروج ومنع نقل المواد الإشعاعية جواً، لا سيما المواد المستخدمة في التطبيقات الطبية.

وفي الفصل الثالث (دخول ومغادرة الأشخاص وأمتعتهم)، جرى تعزيز القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بنظم معلومات الركاب المسبقة للتنسيق بين النظم الحالية والناشئة لتبادل بيانات الركاب مع أفضل الممارسات العالمية الحالية. واليوم، فإن الكثير من الدول الأعضاء إما انتهت من تنفيذه وإما هي في طريقها إلى تنفيذ نظم المعلومات المسبقة عن الركاب. غير أنه في حالات عديدة لم تأخذ البرامج في الاعتبار أفضل الممارسات الدولية الحالية التي وافقت عليها منظمة الجمارك العالمية والإيكاو والأيتا. وترمي التغييرات التي أدخلت على الملحق ٩ إلى التخفيف من حدة الصعوبات التي تواجهها شركات الطيران حالياً إزاء نظم المعلومات المسبقة عن الركاب التي لا تتفق مع تلك الممارسات.

وبالإضافة إلى ذلك، أنشئ فريق عامل تابع لفريق خبراء التسهيلات ومعني بمعلومات الركاب المسبقة/سجل أسماء الركاب لبحث توسيع نطاق نظم معلومات الركاب المسبقة لتشمل الطيران العام وتطبيق بعض الدول لما يسمى النظم "التفاعلية" لمعلومات الركاب المسبقة في الآونة الأخيرة. وسيقوم الفريق العامل أيضاً، عند الضرورة، بتنقيح إرشادات الإيكاو بشأن بيانات سجل أسماء الركاب، التي نشرت في الكتاب الدوري رقم Circ. 390 في ضوء التطورات العالمية المستجدة في هذا الصدد.

وأنشئ فريق عامل آخر لبحث وتنقيح الإرشادات الحالية للإيكاو فيما يتعلق بالركاب المعاقين، ونشرت في الكتاب الدوري رقم Circ. 274، في ضوء توسيع نطاق التطورات المستجدة في هذا المجال في دول عديدة. وتتمثل الفكرة في أن هذا الفريق سيقوم بتوحيد وتنسيق الإرشادات، عند الضرورة، مع أي مواد إرشادية بشأن الموضوع الذي أعدته المنظمات الدولية المعنية الأخرى.

عمليات تدقيق أمن الطيران

ينص برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق الأمن الذي بدأ تنفيذه في يونيو ٢٠٠٢ على تنفيذ عمليات تدقيق عالمية وإلزامية ومنتظمة لنظم أمن الطيران في جميع الدول الأعضاء في الإيكاو. وتحدد هذه العمليات الثغرات التي تشوب كل نظام من نظم أمن الطيران المطبقة في الدول وتقترح توصيات لسد هذه الثغرات.

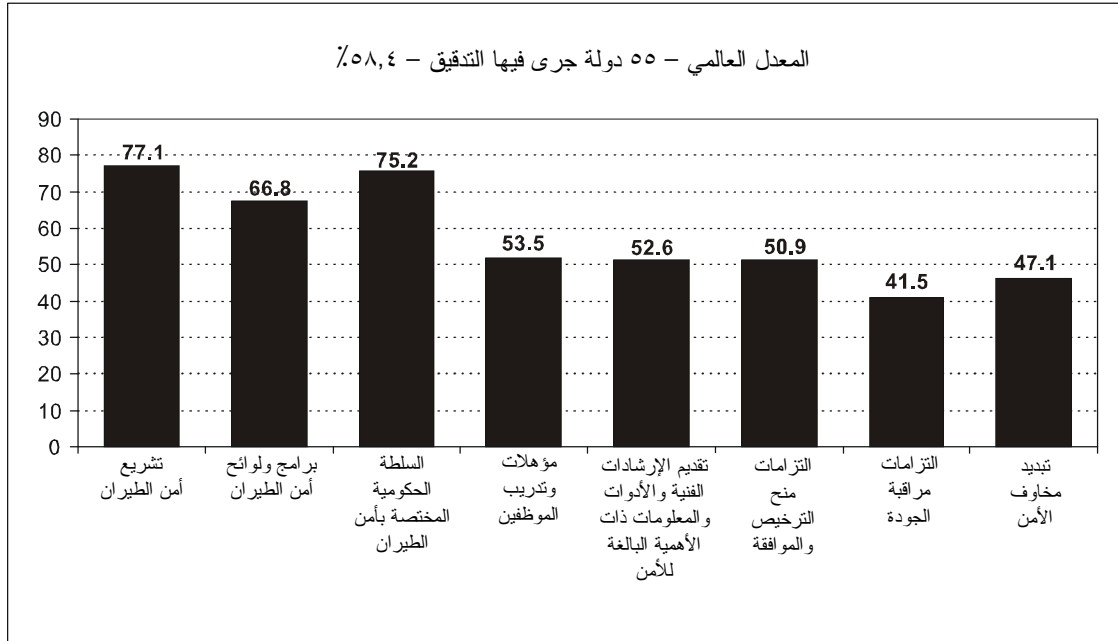
وأنجزت الدورة الأولى لعمليات التدقيق لبرنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في شهر ديسمبر ٢٠٠٧ ونفذ برنامج لزيارات المتابعة في عام ٢٠٠٩. وبدأت زيارات المتابعة في عام ٢٠٠٥ لتقييم التحسينات التي أنجزتها الدول في تنفيذ توصيات الإيكاو في مجال التدقيق، كما تظهر في خطط العمل التصحيحية للدول. وقد نفذ ما مجموعه ١٧٢ زيارة ثلاثين منها تمت في عام ٢٠٠٩. وأكدت هذه الزيارات أن الدول، بصفة عامة، حققت تقدماً في تنفيذ خطط العمل التصحيحية التابعة لها.

وبدأت الدورة الثانية لعمليات التدقيق في شهر يناير ٢٠٠٨ للتركيز على التنفيذ الفعلي للعناصر الحرجة في نظام مراقبة أمن الطيران. وتشمل عمليات التدقيق الموسعة الأحكام ذات الصلة بالأمن في الملحق ٩ — التسهيلات، بما في ذلك التحقق من صحة العمليات المتعلقة بالضوابط الخاصة بوضع وإصدار وثائق السفر. وفي عام ٢٠٠٩، أنجزت الإيكاو الدورة الثانية لعمليات التدقيق التي شملت ٣٣ دولة. ويوضح الشكل ٧ النتائج على المستوى العالمي بالنسبة لجميع عمليات التدقيق في إطار الدورة الثانية والبالغ عددها ٥٥ عملية تدقيق في ديسمبر ٢٠٠٩، حيث ترتبط بتنفيذ العناصر الحاسمة.

كما قام فريق تابع للإيكاو بتقييم برنامج تفتيش أمن الطيران للمفوضية الأوروبية في إطار البرنامج العالمي لأمن الطيران في شهر فبراير، وذلك بموجب مذكرة تعاون وقعت عليها الإيكاو والمفوضية الأوروبية في سبتمبر ٢٠٠٨ ومذكرة تفاهم ذات صلة بالموضوع وقع عليها الطرفان في فبراير ٢٠٠٩. وانضم مدققو الإيكاو إلى عمليات التفتيش للمفوضية الأوروبية التي تشمل مطارات دول الاتحاد الأوروبي بصفة مراقبين.

وانعقدت في سان خوزي بكوستاريكا في عام ٢٠٠٩ حلقة دراسية للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران بهدف اطلاع موظفي الدول على الأدوات والمنهجيات المستخدمة في إعداد عمليات التدقيق وتنفيذها والإبلاغ عنها في إطار الدورة الثانية، ونظمت دورة تدريبية لمدققي البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران في الدار البيضاء.

وتواصل الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية تقديم الدعم القيم إلى الإيكاو بواسطة إعارة الخبراء على الأجلين الطويل والقصير، وذلك للمشاركة في أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران. وفي عام ٢٠٠٩، أعير ثلاثة خبراء إلى قسم تدقيق أمن الطيران على الأجل الطويل، من فرنسا وسويسرا والولايات المتحدة.



الشكل ٧ — درجة تنفيذ العناصر الحرجة
لنظام مراقبة الأمن (بالنسبة المئوية)

برنامج وثائق السفر المقروءة آليا

اجتمع الفريق الاستشاري الفني المعني بوثائق السفر المقروءة آليا في المقر الرئيسي للإيكاو في شهر ديسمبر ٢٠٠٩. وأكد الفريق الاستشاري الفني إعداد جدول أعمال موسع ووافق على بنود العمل الجديدة بما في ذلك الوثائق الأصلية والسجلات المدنية، والتحقق الأمني بمساعدة الحاسوب ووثائق السفر المؤقتة، وتقاسم البيانات فيما بين الوكالات وعبر الحدود، بما في ذلك إعداد طلبات التخليص الإلكترونية للهجرة، اعترف بها أيضا كبنود هامة على جدول أعمال الفريق الاستشاري الفني. ووافق الاجتماع أيضا على العمل المرتبط ببنية البيانات المنطقية، ومراقبة الدخول التكميلية، وكتابة الأحرف العربية بأحرف لاتينية ووثائق السفر الرسمية المقروءة آليا من الحجم ١. ورحب الفريق الاستشاري الفني بتكثيف جهود بناء القدرات وتوسيع نطاقها، بما في ذلك الخطط الاستراتيجية وجمع المعلومات وأدوات التقييم. بالإضافة إلى ذلك، أعلن الأمين العام للإيكاو في اجتماع الفريق الاستشاري الفني أن الوثيقة بعنوان وثائق السفر المقروءة آليا (Doc 9303) ستتاح لتحميلها بالمجان من موقع وثائق السفر المقروءة آليا تعزيزا لتنفيذ مواصفات هذه الوثائق على المستوى العالمي.

وفي عام ٢٠٠٩، ساعد الفريق الاستشاري الفني المعني بوثائق السفر المقروءة آليا الأمانة العامة على الترويج لوثائق السفر بإصدار المواد الإرشادية التي تشدد الحاجة إليها، لا سيما الإرشادات بشأن وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آليا، ودليل تقييم القواعد القياسية الأمنية لمناولة وإصدار وثائق السفر، والإرشادات الخاصة بسلطات مراقبة الحدود بشأن مناولة جوازات السفر الإلكترونية التي يصعب قراءتها. وأعد الفريق الاستشاري أيضا مواصفات جديدة لدليل المفاتيح العامة للإيكاو.

وواصل الفريق العامل للتكنولوجيات الجديدة التابع للفريق الاستشاري الفني المعني بوثائق السفر المقروءة آليا إعداد وصيانة القواعد القياسية والمواصفات المتعلقة بوثائق السفر المقروءة آليا. وقام الفريق العامل للتكنولوجيات الجديدة بعدة أمور من ضمنها العمل بشأن اختبار منهجيات خاصة بوثائق السفر المقروءة آليا ووثائق السفر الإلكترونية المقروءة آليا وأجرى دراسة عن تحديد قاعدة قياسية عالمية للجبل القادم من وثائق السفر المقروءة آليا.

وقدمت الأمانة العامة، بالتعاون مع الفريق العامل الجديد المعني بالتنفيذ وبناء القدرات التابع للفريق الاستشاري الفني المعني بوثائق السفر المقروءة آليا، المساعدة إلى عدة دول ومنظمات دولية بشأن المسائل المرتبطة بوثائق السفر المقروءة آليا. وما يزال الزخم الرئيسي لجهود بناء القدرات يتمثل في مشاريع المساعدة الموجهة إلى الدول التي لا تستطيع الوفاء بالموعد النهائي المحدد في ٢٠١٠/٤/١ لاعتماد وثائق السفر المقروءة آليا التي تمثل لمعايير الإيكاو. وانصب التركيز في المقام الأول على مواطن الضعف الأمنية المرتبطة بالوثائق الأصلية (شهادات الميلاد، وبطاقات الهوية الوطنية وغيرها) اللازمة لطلب الحصول على وثائق السفر، وتطبيق النظم الآلية لإجراءات المهاجرين المجهزة بمعدات قراءة جوازات السفر.

وشملت الأنشطة المحددة المنفذة في عام ٢٠٠٩ مشاريع مقترحة لجمهورية كيريباتي ومنطقة المحيط الهادئ، والتدريب المهني الموجه للدول الإفريقية، واعتماد وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آليا في ناميبيا. وقدمت المساعدة أيضا إلى مفوض الأمم المتحدة السامي لشؤون اللاجئين بخصوص إعداد وثيقة سفر خاصة باتفاقية اللاجئين، وإلى مكتب الأمم المتحدة المعني بجوازات المرور فيما يخص إصدار وثائق السفر الإلكترونية المقروءة آليا التي تمثل لمعايير الإيكاو. وبصفة عامة، حددت الأمانة العامة إستراتيجية لإعداد وتنفيذ مبادرة التدريب على وثائق السفر المقروءة آليا للموظفين المعنيين بمراقبة الحدود وإصدار جوازات السفر.

ولا يمكن إحرار تقدم في توفير المساعدة إلى الدول إلا بواسطة تكثيف الجهود بالاشتراك مع الهيئات الأخرى، بما في ذلك هيئات الأمم المتحدة مثل المديرية التنفيذية للجنة مكافحة الإرهاب. أما الشركاء الآخرون فقد شملوا المنظمة الدولية لتوحيد المقاييس، والانتربول، والمجلس الدولي للمطارات، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، ومنظمة الدول الأمريكية، وأمانة لجنة البلدان الأمريكية لمكافحة الإرهاب، ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا والمنظمة الدولية للهجرة.

كما نظمت الإيكاو عدة حلقات عمل ودورات تدريبية بالتنسيق والاشتراك مع شركاء دوليين. وشمل ذلك تنظيم حلقة دراسية إقليمية عن وثائق السفر المقروءة آليا، والمقاييس البيومترية والقواعد القياسية الأمنية في أبوجا بنيجيريا في شهر أبريل. وكان هذا الحدث الأول من نوعه لإقليم إفريقيا والمحيط الهندي وحضره ٣٠٠ مشاركا من ٢٥ دولة. وساعدت هذه الحلقة الدراسية، التي احتضنتها نيجيريا وشاركت في رعايتها الأونكتاد، الدول على تنفيذ وثائق السفر المقروءة آليا التي تمثل لمعايير الإيكاو في الموعد النهائي في عام ٢٠١٠، مع تحقيق إيرادات للإيكاو بواسطة مبيعات أماكن المعارض. وتضمن الشركاء الدوليون المشاركون المنظمة الدولية للهجرة ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا.

وعزز المنتدى بشأن وثائق السفر المقروءة آليا، الذي عقد في شهر سبتمبر، دور البرنامج كأداة أساسية في مكافحة التنقل عبر الحدود من جانب الإرهابيين والجريمة عبر الحدود. وكانت أيضا مناسبة لإطلاق مبادرة الإيكاو بشأن رؤية وثائق السفر المقروءة آليا لعام ٢٠٢٠، وهي عملية تشاورية ترمي إلى جمع وتحليل احتياجات الدول الأعضاء فيما يتعلق بوثائق السفر ومراقبة الحدود في المستقبل. وأصبح هذا

الحدث السنوي نشاطا رائدا في مجال وثائق السفر على النطاق العالمي، وكذلك مصدرا هاما للإبانات الإضافية للإيكاو. واستقطب هذا المنتدى السنوي ٥١٧ مشاركا من ٧٣ دولة عضو و ١٠ منظمات دولية واتسم بمدخلات للأمين العام للأنتربول، ومدير الأونكتاد وممثلين آخرين رفيعي المستوى من الدول ومختلف المنظمات الدولية والإقليمية.

ولتحسين مستوى الحصول على المعلومات، جرى تحديث موقع وثائق السفر المقروءة آليا، وتزويد الدول الأعضاء والمستخدمين، بما في ذلك الأفرقة العاملة التابعة للفريق الاستشاري الفني المعني بوثائق السفر المقروءة آليا، بمواد مرجعية وأدوات قوية موسعة. كما أعدت الأمانة العامة دليلا على موقع الإنترنت لبايعي الخدمات والمنتجات (<http://mrtid.icao.int>)، وهي مبادرة أخرى لإدراج الإبانات.

ومنذ إنشاء دليل الإيكاو للمفاتيح العامة في مارس ٢٠٠٧، زاد عدد المشتركين فيه ليبلغ ١٦ من الدول الأعضاء، ويتوقع أن ينضم إليه المزيد من الدول. وقد بلغ مجلس دليل المفاتيح العامة أكبر عدد من الدول الأعضاء لديه والبالغ عددها ١٥ دولة وهي أستراليا، وكندا، والصين، وفرنسا، وألمانيا، والهند، واليابان، وكازاخستان، وجمهورية كوريا، ونيوزيلندا، ونيجيريا، وسنغافورة، وسويسرا، والمملكة المتحدة والولايات المتحدة.

برنامج دعم التنفيذ والتنمية

وفقا لقرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٠ — بيان موحد بسياسات الإيكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، يمكن تقدير الصلاحية التشغيلية لأنشطة أمن الطيران في إطار برنامج دعم التنفيذ والتنمية من منظور مكوناتها الأساسية وهما المساعدة المقدمة إلى الدول والتدريب على أمن الطيران.

ويقدم البرنامج المساعدة للدول الأعضاء لمساندة جهودها في سد الثغرات المحددة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن والامتثال للقواعد والتوصيات الدولية للإيكاو في الملحق ١٧. ولتحقيق التنفيذ الفعال للقواعد والتوصيات الدولية، يجب إشراك جميع الجهات المعنية والتزامها — وهو شرط أساسي لإدخال التحسينات بنجاح، الأمر الذي يتطلب مشاركة أكبر من جانب الدول المانحة والجهات المعنية. ولهذا السبب، قام برنامج دعم التنفيذ والتنمية بتطوير وتحسين قاعدة بيانات الإيكاو لمشاريع المساعدة لأغراض السلامة والأمن، ويقوم بتعزيز هذا النظام لزيادة المشاركة.

ووضعت قاعدة بيانات الإيكاو المتطورة لمشاريع المساعدة باعتبارها قاعدة بيانات عبر شبكة الإنترنت لمشاريع المساعدة في مجال سلامة وأمن الطيران وتنسيق المعلومات ذات الصلة. وتساعد قاعدة البيانات على تحديد الأنشطة التكميلية أو المتداخلة كي يتسنى للدول المانحة والجهات المعنية حشد مواردها الفردية والجماعية على نحو أفضل. وتزود قاعدة بيانات الإيكاو لمشاريع المساعدة قسم دعم التنفيذ والتنمية بالقدرة على مطابقة الشركاء مع المشاريع بشكل استباقي، وتبادل المعلومات عن الاحتياجات أو المتطلبات الممكنة للمساعدة الفنية واقتراحات/استراتيجيات الوظائف التي تحتاج إلى موارد فنية أو مالية.

وفي شهر أبريل، نظم برنامج دعم التنفيذ والتنمية حلقة دراسية إقليمية لأمن الطيران في هونغ كونغ بالصين، وهي الأولى ضمن مجموعة من الحلقات الدراسية الإقليمية لتعزيز التنمية المستدامة في مجال

أمن الطيران والتشجيع على تبادل الآراء بشأن التطورات المستجدة في المنطقة، بما في ذلك التعاون الأقاليمي بين الدول. وفي ضوء تنظيم الحلقة الدراسية في هونغ كونغ، جرى تركيز الاهتمام على مجتمع الطيران الإقليمي بخصوص أهمية تعزيز نظام سليم ومستدام لأمن الطيران والترويج له في إقليم آسيا والمحيط الهادئ. وخلصت هذه الحلقة الدراسية، نظرا لوجود مبادرات مختلفة للمساعدة تشهدها المنطقة، أن تولي جميع أشكال المساعدة والدعم الأولوية إلى تناول نتائج البرنامج العالمي لأمن الطيران وتنسيقها مع المكتب الإقليمي للإيكاف في بانكوك. وسيساعد هذا التنسيق على تفاذي الازدواجية في الجهود وإساءة استخدام الموارد وتحقيق المواعمة مع القواعد والتوصيات الدولية للإيكاف.

وفي شهر يونيو، أُنجز بنجاح برنامج التدريب على التوعية بأمن الطيران بين كندا والإيكاف (المرحلة الثانية)، في إطار برنامج بناء قدرات مكافحة الإرهاب التابع لوزارة الخارجية والتجارة الدولية في كندا. والهدف من برنامج المساعدة الموجه إلى الأمريكيتين هو مساعدة دول أمريكا الجنوبية، وأمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والكاريبي على تحسين مستوى نظم أمن الطيران وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق ١٧. وتلقى ما مجموعه ٦٥٦ متخصصا تدريباً على أمن الطيران في إقليمي أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والكاريبي (NACC) وأمريكا الجنوبية (SAM) وتمثلها ٣٨ دولة وثلاث منظمات دولية وإقليمية.

والتدريب على أمن الطيران مهمة رئيسية لبرنامج دعم التنفيذ والتنمية. وتشمل الأنشطة إعداد مواد التدريب وصيانتها، بالتعاون مع قسم سياسات أمن الطيران والتسهيلات بالإيكاف، ودعم ومراقبة مراكز التدريب على أمن الطيران البالغ عددها ١٨ مركزاً في جميع أنحاء العالم.

وجرى تنقيح أربعة برامج للتدريب على أمن الطيران في عام ٢٠٠٩، من أصل تسعة برامج، وهي الأسس، والبضائع، والمدرين والمفتشين الوطنيين. أما البرامج الأخرى فهي شركات الطيران، وإدارة الأزمات، والتمرين، والإدارة، والمدرين. وبالإضافة إلى ذلك، لا يزال تدريس خمس حلقات دراسية للمساعدة في مجال أمن الطيران في إطار شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران وبشكل مباشر في الدول، وهي: البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني، والبرنامج الوطني لمراقبة جودة الطيران المدني، والبرنامج الوطني للترخيص لمدققي أمن الطيران المدني، والبرنامج الوطني للتدريب على أمن الطيران المدني، وبرنامج أمن المطارات.

وفي شهر أكتوبر، انعقد الاجتماع السنوي لمديري مراكز التدريب على أمن الطيران في بورت أوف سبين في ترينيداد وتوباغو، من أجل توطيد وضممان التواصل الفعال بين هذه المراكز والإيكاف. وجرى تبادل أفضل الممارسات والخبرات بين مراكز التدريب، وأقيمت اتصالات شخصية وجرى توطيد التعاون. ونوقشت السياسات المشتركة لمراكز التدريب على أمن الطيران والفهم بخصوص تسييرها مستقبلاً والاتفاق عليها. وجرى قبول وثيقة تحدد الصلاحيات اللازمة للحصول على التأيد وصيانتها باعتبارها مركزاً من مراكز الإيكاف للتدريب على أمن الطيران، بما في ذلك إعداد نموذج تقييم جديد، يعكس الصلاحيات. وفي الوقت الراهن، تجري مراكز التدريب على أمن الطيران عملية تقييم، تساعد

موظفي الإيكاو على إجراء التقييم استناداً إلى المعايير. ومن المتوقع إنجاز عمليات التقييم هذه بحلول شهر يناير ٢٠١١.

ولتحسين مستوى القواعد القياسية والحفاظ على نوعية مدربي أمن الطيران، أعد برنامج دعم التنفيذ والتنمية برنامج إعادة إثبات أهلية مدربين في مجال أمن الطيران. وركز هذا البرنامج على الممارسات والتقنيات التدريبية الحالية اللازمة لتقديم برامج التدريب على أمن الطيران للإيكاو وحلقات العمل المتعلقة بالتدريب وحدد الأدوار والمسؤوليات التي يضطلع بها المدرب ومراكز الإيكاو للتدريب على أمن الطيران. وأنجز هذا البرنامج في شهر يوليو ٢٠٠٩ ونتج عنه إعادة إثبات أهلية ١٤٥ مدرباً في مجال أمن الطيران.

وأعدت دورات الإدارة المهنية في مجال أمن الطيران بالتعاون مع معهد جون مولسن للأعمال في جامعة كونكورديا. ويرمي هذا البرنامج إلى تزويد موظفي إدارة أمن الطيران بمهارات إدارية جديدة وزيادة فهم تطبيق اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300) والقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق ١٧ بالاتفاقية ودليل الأمن لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع (Doc 8973 Restricted). وفي شهر نوفمبر ٢٠٠٩، استنطاع ٢٢٧ مشاركاً، يمثلون ٥٩ دولة من الحصول بنجاح على شهادات من هذه الدورة.

مشاريع ومبادرات التعاون الفني

قدم مشروعان إقليميان وثمانية مشاريع وطنية في إطار التعاون الفني على المستوى العالمي المساعدة إلى إدارات الطيران المدني والمطارات الدولية لتحسين مستوى نظم الأمن لديها.

وفي إطار برنامج التعاون الفني، عينت الإيكاو ١٥ خبيراً دولياً في مجال أمن الطيران للمساعدة على استعراض وتطوير برامج وطنية تتعلق بأمن الطيران، وبرامج أمن المطارات واللوائح التنظيمية المتعلقة بأمن المطارات؛ وتوفير التدريب داخل قاعات الدراسة وأثناء العمل إلى مفتشي ومدربي أمن الطيران على المستوى المحلي؛ والمساعدة على تنفيذ نظم وثائق السفر المقروءة آلياً والمعدات الأمنية.

وتلقى ثمانية من المفتشين والمديرين تدريباً بمنح الزمالة في مجال البضائع وأمن المطارات، بينما شارك ٢٣ آخرين في حلقات دراسية وحلقات عمل بشأن مواضيع تتعلق بأمن الطيران.

واستمر تنفيذ البرنامج التعاوني لأمن الطيران في إقليم آسيا والمحيط الهادئ بمشاركة ٢٤ دولة. والهدف النهائي لهذا البرنامج هو وضع هيكل إقليمي يوطد أواصر التعاون والتنسيق في المسائل المتعلقة بأمن الطيران ويشجع على تبادل المعلومات بين سلطات أمن الطيران، وتحقيق قدر أكبر من اتساق تدابير أمن الطيران وتدريب الموظفين. وأسفر هذا المشروع، الذي يشكل حلاً فعالاً من حيث التكاليف لأوجه القصور المشتركة التي تشوب أمن الطيران على مستوى إقليمي، مما أسفر عن تحسين مستوى امتثال الدول المشاركة ومطاراتها الدولية للمقتضيات الأمنية الدولية والقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. وتضمن مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في دول الخليج عنصراً يتعلق بأمن الطيران بفضل تعيين خبير في مجال الأمن.

وتضمنت المشتريات الأمنية الرئيسية أجهزة ومعدات فحص الأمتعة بالأشعة السينية للمطارات. وتلقى ١٦٠ موظفا في دولتين تدريباً ذا صلة من موردي المعدات.

حماية البيئة



الهدف الاستراتيجي C

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

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

- الحد من عدد الأشخاص المعرضين لتأثير الضوضاء الشديدة للطائرات أو خفض ذلك العدد.
- الحد من تأثير انبعاثات محركات الطائرات على نوعية الهواء المحلي أو خفض ذلك التأثير.
- الحد من تأثير انبعاثات غازات الدفيئة من الطيران على المناخ العالمي أو خفض ذلك التأثير.

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

حماية البيئة

كانت سنة ٢٠٠٩ سنة محورية للمنظمة إذ أنها مارست ريادتها العالمية بقوة بشأن المسائل البيئية، لا سيما انبعاثات غازات الدفيئة المرتبطة بتغير المناخ.

الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ

طلبت الجمعية العمومية في دورتها ٣٦ في سنة ٢٠٠٧ من المجلس تشكيل فريق معني بالطيران الدولي وتغير المناخ بغرض أن يعد ويعرض على المجلس برنامج عمل قوي للايكوا بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ بالاستعانة بالدعم الفني من اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران (CAEP). وكان من المزمع استعراض برنامج العمل في وقت مناسب مع مراعاة المؤتمر الخامس عشر للدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر ٢٠٠٩.

أنشئ الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ في شهر يناير ٢٠٠٨، وضم ١٥ من كبار المسؤولين الحكوميين الذين يمثلون جميع أقاليم الايكوا مع مشاركة متساوية من الدول النامية والدول المتقدمة. وكان لا بد من العمل على أساس توافق للآراء لإظهار الرؤية المشتركة والإرادة المشتركة لجميع الدول الأعضاء.

بعد انعقاد الاجتماعين الثالث والرابع للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ في شهري فبراير ومايو ٢٠٠٩ على التوالي، تم، في شهر يونيو، تقديم برنامج العمل إلى المجلس واعتماده بشكل كامل فيما بعد كتطور ايجابي للحد أو للخفض من أثر الطيران على المناخ.

وقد انعقد الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ من ٧ إلى ٩ أكتوبر لاستعراض برنامج العمل مع إعادة التأكيد على إرادة الدول الأعضاء أن تتخذ الايكوا دورا رياديا في مجال الطيران وتغير المناخ. وقد اعتمد الاجتماع إعلانا وتوصيات بشأن أعمال المستقبل التي ستجزمها الايكوا وطلب بأن تشكل هذه النتائج أساسا لإسهامات الايكوا في المؤتمر الخامس عشر للدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ.

وتشمل نتائج انعقاد الاجتماع الرفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ هدفا عالميا لتحسين كفاءة استخدام الوقود بنسبة ٢ في المائة في السنة حتى سنة ٢٠٥٠ ومواصلة العمل لتنفيذ الأهداف في الأجلين المتوسط والطويل، بما في ذلك استطلاع إمكانية تحقيق أهداف أكثر طموحا بما في ذلك النمو الحيادي من حيث انبعاثات الكربون وتخفيض الانبعاثات، مع مراعاة الظروف الخاصة والقدرات ذات الصلة لدى البلدان النامية والنمو المستدام لصناعة الطيران. ولن تؤدي هذه التحسينات في كفاءة استخدام الوقود أو أي أهداف لتخفيض الانبعاثات إلى الإناطة بمسؤوليات محددة على فرادى الدول.

وقد وافق الاجتماع أيضا على إعداد قاعدة قياسية عالمية لثاني أكسيد الكربون للطائرات، وإعداد إطار للتدابير القائمة على الأسواق في الطيران الدولي، واعتماد تدابير لتسهيل وصول الدول النامية إلى الموارد المالية ونقل التكنولوجيا وبناء القدرات.

يظهر الإعلان والتوصيات الإرادة الجماعية للدول الأعضاء للعمل بشكل متسق وتعاوني لمعالجة الطيران الدولي وتغير المناخ. وفي شهر نوفمبر، وافق المجلس بشكل كامل على نتائج الاجتماع الرفيع المستوى بما في ذلك الإعلان والتوصيات الصادرة عنه وقد اتخذ قرارات بشأن الإجراءات التي ينبغي مناقشتها في الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية وبعدها.

حلقة العمل ومؤتمر الإيكافو المعني بالطيران (CAAF) بشأن أنواع الوقود البديلة

عاجت مجموعة كبيرة من الاجتماعات أنواع الوقود البديلة للطيران. وقد انعقدت حلقة عمل بشأن هذا الموضوع من ١٠ إلى ١٢ فبراير لتحديد، بشكل واضح، أن أنواع الوقود البديلة ستمثل العنصر الرئيسي لأي إستراتيجية في الأجل الطويل للتخفيض بشكل كبير من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في مجال الطيران.

وقد مهدت حلقة العمل الطريق لانعقاد المؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة الذي استضافته حكومة البرازيل، وقد انعقد في مدينة ريو دي جانيرو من ١٦ إلى ١٩ نوفمبر. وقد اعتمد المؤتمر إطارا عالميا بشأن إعداد وتنفيذ أنواع الوقود البديلة للطيران على الصعيد العالمي. وإن الوثيقة المستكملة على شبكة الانترنت ستوفر منتدى عالميا لتبادل المعلومات وأفضل الممارسات والمبادرات المستقبلية التي ستخضعها الدول الأعضاء في الإيكافو وقطاع صناعة النقل الجوي. وستوفر هذه الوثيقة على موقع الإيكافو على شبكة الانترنت.

اعتمد المؤتمر أيضا إعلانا وتوصيات ذات صلة لكي تقدم إلى المؤتمر الخامس عشر للدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وإلى الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكافو. وتدعو إحدى التوصيات الإيكافو بأن تنظم اجتماعا للدول والمؤسسات المالية ومنتجي الوقود ومصنعي المواد الأولية ومصنعي الطائرات والمشغلين لكي ينظروا في المسائل الحرجة للتكاليف والبنية الأساسية لتمويل المشاريع المخصصة لأنواع الوقود البديلة للطيران والحوافز المتاحة لتخطي العراقيل الأولية التي تواجه في الأسواق.

التعاون مع الهيئات الأخرى للأمم المتحدة

في شهر ديسمبر ٢٠٠٧، أطلق المؤتمر الثالث عشر للدول الأطراف "خريطة طريق بالي" وهي برنامج شامل لتسهيل إعداد اتفاق بشأن تغير المناخ في المستقبل. وقد أنشأت الإيكافو واتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ تيارين مستقلين من الأنشطة يتوجان في نهاية المطاف في شهر ديسمبر ٢٠٠٩. ووفقا لذلك قد تضمنت الإيكافو تنسيق أنشطتها مع أنشطة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ.

في عام ٢٠٠٩، في كل من اجتماعات اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، قدمت الإيكافو جلسات إحاطة وعروض مكتوبة بشأن تطورات الإيكافو لجهة تحديد الكمية وسياسات التخفيف لمعالجة

انبعاثات الطيران الدولي وأعلنت الاتفاقية الإطارية بالتحديات التي تواجهها الأيكاو في إطار جمع بيانات انبعاثات الطيران الدولي. وقد تم إبلاغ المؤتمر الخامس عشر للدول الأطراف في كوبنهاغن، بنتائج الاجتماع الرفيع المستوى والمؤتمر المعني بالطيران وأنواع الوقود البديلة كإسهام ضمن الإطار العالمي لمعالجة انبعاثات غازات الدفيئة الصادرة عن الطيران الدولي.

وفحوى الموضوع هو أن مجتمع الطيران قدم بريادة الأيكاو للمرة الأولى في ذلك الوقت الاتفاق المتسق عالمياً الوحيد لمعالجة تغير المناخ الناتج عن هذا القطاع. وبما أنه لسوء الحظ لم يتم تحقيق صفقة بشأن الوقود المستخدم في أنشطة الطيران والأنشطة البحرية الدولية في كوبنهاغن، الأمر الذي جعل من الموقف الموحد في مجال الطيران أكثر أهمية.

بالإضافة إلى ذلك، واصلت الأيكاو تعاونها عن كثب مع الهيئات الأخرى في الأمم المتحدة، مثل الهيئة الحكومية الدولية المعنية بتغير المناخ والمنظمة البحرية الدولية وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة لتقييم آثار الطيران على البيئة وصنع السياسات.

أطلق الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ تقرير التقييم الخامس الذي سيستكمل في عام ٢٠١٤، وعملت الأيكاو مع الفريق لتعزيز الفهم العلمي لآثار انبعاثات الطيران على المناخ العالمي، بما في ذلك آثار الانبعاثات الصادرة عن الطيران وغير المرتبطة بثاني أكسيد الكربون وتقييم دورة عمر الانبعاثات بشأن استخدام أنواع الوقود البديلة للطيران.

واصلت لجنة حماية البيئة البحرية التابعة للمنظمة البحرية الدولية أعمالها بشأن إعداد مجموعة متكاملة من التدابير الفنية والتشغيلية والقائمة على الأسواق للحد من الانبعاثات الناتجة عن السفن الدولية وواصلت الأيكاو تبادل المعلومات ومناقشة استراتيجية مع المنظمة البحرية لاستطلاع مجالات التآزر ما بين هذين القطاعين الدوليين للنقل.

بالإضافة إلى ذلك، عقد الأمين العام للأمم المتحدة قمة رفيعة المستوى بشأن تغير المناخ في شهر سبتمبر ٢٠٠٩. وقد شكل ذلك أكبر تجمع لقيادة سياسيين لمناقشة تغير المناخ استعداداً لمؤتمر الأطراف الخامس عشر. وحضر الأمين العام للأيكاو هذه القمة والتقى بأمين عام الأمم المتحدة بالإضافة إلى رؤساء اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة والمنظمة البحرية الدولية ومنظمة الأرصاد الجوية.

اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران

في عام ٢٠٠٩ ركزت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران جهودها على الاستعداد للاجتماع الثامن للجنة الذي حدد المجلس موعده من ١ إلى ١٢ فبراير ٢٠١٠ مع جدول الأعمال التالي:

- ١- استعراض التقييمات المتعلقة بالآثار الحالية والمستقبلية الناجمة عن ضوضاء الطائرات وانبعاثات محركات الطائرات
- ٢- استعراض المقترحات الفنية المتعلقة بانبعاثات محركات الطائرات
- ٣- استعراض التدابير القائمة على آليات السوق المتعلقة بانبعاثات محركات الطائرات
- ٤- استعراض المقترحات المتعلقة بضوضاء الطائرات
- ٥- الأعمال التالية في المستقبل للجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران.

انبعاثات محركات الطائرات

واصلت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران دراستها للخيارات التي تقضي إلى الحد أو خفض من الانبعاثات الناتجة عن الطيران مع التركيز على التدابير الفنية والتشغيلية وتلك القائمة على الأسواق. وقد واصلت إحراز التقدم في إعداد الأهداف في الأجلين المتوسط والطويل لأكاسيد النيتروجين واحتراق الوقود فيما يتعلق بالتطورات التكنولوجية المرتبطة بهياكل الطائرات والمحركات بالإضافة إلى الأهداف المرتبطة بالتدابير التشغيلية مثل تحسين إدارة الحركة الجوية.

واصلت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران أعمالها الفنية بشأن تدابير التخفيف الهادفة إلى خفض انبعاثات الطيران بما في ذلك زيادة الصرامة الحالية للانبعاثات المفروضة على أكاسيد النيتروجين وإعداد قاعدة عالمية لثاني أكسيد الكربون خاصة بالطائرات.

عملت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران على مواد إرشادية جديدة لتقديمها إلى الاجتماع الثامن للجنة للموافقة عليها، وذلك استنادا إلى إرشادات الايكاو بشأن الفرص التشغيلية للتقليل من استهلاك الوقود وتخفيض الانبعاثات (Circ 303)، الذي يحدد ويستعرض الفرص التشغيلية المتعددة والتقنيات المختلفة للحد من استهلاك الوقود وبالتالي من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون في عمليات الطيران المدني.

فيما يتعلق بالتدابير القائمة على آليات السوق للخفض من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناتجة عن الطيران، واصلت اللجنة دراستها لمعرفة الصلة التي تربط بين النظم المفتوحة للتجارة بالانبعاثات التي تشمل الطيران مع التركيز على التنسيق المتزايد للمعالم والإجراءات كطريقة لتسهيل ربط المخططات المتعددة بهدف إنشاء مخطط عالمي. وقد أعدت اللجنة أيضا دراسة بشأن إمكانية وضع تدابير التعويض عن الكربون للتخفيف من أثر الطيران على تغير المناخ مع الإقرار بأن هذه التدابير ستندف في الأجل القريب. وستقدم هاتان الدراستان إلى الاجتماع الثامن للجنة للموافقة عليهما.

ضوضاء الطائرات

برز تطور رئيسي في لجنة حماية البيئة ألا وهو إصدار ونشر الدليل الفني للبيئة الجديد (Doc 9501)، المجلد الأول بعنوان إجراءات ترخيص ضوضاء الطائرات. ونُقح هذا الدليل بشكل مكثف لتوحيد جميع التغييرات المتراكمة مع مرور السنوات لكي يتواءم من حيث هيكله مع المجلد الأول للملحق ١٦. وجوانب متعددة مرتبطة بالصيغة الخاصة بالانطباق في الملحق ١٦ — حماية البيئة، المجلد الأول — ضوضاء الطائرات، تم تناولها لضمان اتساق إجراءات الانطباق في جميع الدول.

واصلت لجنة حماية البيئة دراستها للخيارات لحد وتخفيض عدد السكان الذين يتعرضون لمستوى كبير من ضوضاء الطائرات مع التركيز على الخيارات الفنية والتشغيلية. وأعد الفريق العامل الفني المعني بالضوضاء تقريرا بشأن أكثر التكنولوجيات تطورا حاليا فيما يتعلق بضوضاء الطائرات. وشمل التقرير استعراضا وتحليلا لمستويات ترخيص الضوضاء للطائرات النفاثة التي تكون سرعتها دون سرعة الصوت والطائرات التوربينية الثقيلة. وأعد فريق خبراء مستقل الأهداف للأجلين المتوسط (٢٠١٨) والطويل (٢٠٢٨) لخفض الضوضاء من خلال الطائرات الجديدة وتكنولوجيات المحركات الجديدة. وستقدم هذه الأهداف إلى الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة في مجال الطيران لاعتمادها وستنشر الايكاو التقرير المفصل بهذا الخصوص. إما بالنسبة إلى الدراستين فستعتبران من الإسهامات الرئيسية في إطار الإعداد لتصورات الصرامة لمستويات الضوضاء في الدورة المقبلة للجنة لحماية البيئة.

استكملت دراسة الآثار البيئية لحظر العمليات الجوية في منطقة واحدة بالنسبة للمنشأ والمقصد على الأقاليم الأخرى. وركزت الدراسة على استخدام مسألة الضوضاء في أثناء الليل في إطار دراسات الحالة لأزواج المدن ما بين أوروبا وجنوب أفريقيا والهند. وقد استند التحليل إلى بيانات حديثة للرحلات ونتيجة عن دراسة بشأن المطارات والرحلات المباشرة من وإلى المدن الأوروبية التي يفرض فيها حظر أو قيود على الطيران أثناء الليل. ومن المتوقع أن تنتظر اللجنة في اجتماعها الثامن في استنتاجات هذه الدراسة وتقديم التوجيهات بالنسبة لأعمال المستقبل في هذا المجال.

واصلت اللجنة أيضا أعمالها بشأن تحديد المنافع الكمية للضوضاء المتأتية عن التدابير التشغيلية مثل إجراءات خفض الضوضاء عند المغادرة وعمليات النزول المتواصل. وتمت مواصلة تنسيق هذه الدراسات مع أفرقة الخبراء في الإيكاو مع التركيز على السلامة التشغيلية والسعة.

البيانات وتصميم النماذج

استجابة إلى الحاجة لتحديد الاتجاهات البيئية العالمية، قيمت فرقة العمل التابعة للجنة حماية البيئة والمعنية بتصميم النماذج وقواعد البيانات (MODTF) ١٣ نمونجا و١٢ قاعدة بيانات في مجالات الضوضاء ونوعية الهواء المحلي وانبعاثات غازات الدفيئة والاقتصاديات.

وقدمت فرقة العمل المعنية بتصميم النماذج وقواعد البيانات الاحتسابات للاتجاهات العالمية للأعوام ٢٠٠٦ و٢٠١٦ و٢٠٢٦ و٢٠٣٦ لعدد من التصورات على نطاق من التحسينات في تكنولوجيا الطائرات والتحسينات التشغيلية على الشكل التالي: (١) اتجاهات الضوضاء المقدمة من حيث عدد السكان المعرضين للضوضاء؛ (٢) اتجاهات أكاسيد النيتروجين والجسيمات الدقيقة التي تظهر دون ارتفاع ٣٠٠٠ قدم فوق المطارات؛ (٣) اتجاهات أكاسيد النيتروجين فوق ٣٠٠٠ قدم؛ (٤) اتجاهات احتراق الوقود وكفاءة الوقود للرحلة الكاملة.

وبفضل استخدام بيانات الإسهامات المشتركة لكل من النماذج، فقد أصبح من الممكن تقييم آثار الضوضاء ونوعية الهواء المحلي وانبعاثات غازات الدفيئة بصورة متسقة، هذا ما يشكل خطوة أولية صوب تحديد الفهم لأوجه الترابط ما بين هذه الآثار على البيئة.

حاسب الإيكاو لانبعاثات الكربون

في شهر يونيو ٢٠٠٨، نشرت الإيكاو على موقعها نظاما لحساب انبعاثات الكربون سهل الاستخدام ويمكن مراجعته من جانب النظراء لتقييم انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من السفر الجوي لكي يستخدم في إطار برامج التعويض. وتطبق هذه المنهجية أفضل البيانات المتاحة بشكل عام في مجال الصناعة لاحتساب العوامل المتعددة مثل طرز الطائرات والبيانات الخاصة بالطرق الجوية وعوامل حمولة الركاب والبضائع المنقولة.

في شهر أبريل ٢٠٠٩، اعتمدت الأمم المتحدة حاسب الإيكاو للكربون دعما لمبادرة الأمم المتحدة للحياد المناخي والذي تدعو فيها الأمم المتحدة جميع الوكالات والوحدات التابعة لمنظمة الأمم المتحدة أن تحدد إجمالي انبعاثاتها للكربون. وقد وفرت الإيكاو التدريب لأكثر من أربعين منظمة للأمم المتحدة لاستخدام حاسب الكربون. وتعاونت المنظمة أيضا مع فريق الإدارة البيئية التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة بشأن مشروع الحياد الكربوني وحاسب الكربون.

وفي أثناء اجتماع فريق الإدارة البيئية في شهر سبتمبر ٢٠٠٩، اتفق بأن تواصل الايكاو وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة والفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ، العمل على مسألة احتساب آثار انبعاثات غازات الدفيئة غير الانبعاثات الناتجة عن أنشطة الطيران.

ستواصل الايكاو عملها لتحسين حاسب الكربون من خلال تحديث المنهجية واستخدام مصادر جديدة للبيانات مع إتاحتها للعموم لمواصلة تعزيز هذه الأداة الرسمية والمعترف بها دولياً.

جدة الايكاو للكربون

قدر مركز التنسيق بشأن الحياض الكربوني التابع للايكاو البصمة الكربونية للأمانة العامة للايكاو باستخدام جهاز احتساب غازات الدفيئة للأمم المتحدة التابع لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة وحاسب الايكاو لانبعاثات الكربون. وفي تحليل أولي باستخدام عام ٢٠٠٨ كخط الأساس، تمت الإشارة إلى ٥٠٠٠ طن متري لثاني أكسيد الكربون تقريباً. وقد شكل السفر جوا (٤٥٪) وانبعاثات من الكهرباء المشتراة (٣٦٪) العنصرين الأساسيين لهذه البصمة.

أنشطة التواصل وتوعية الجمهور

أعدت الايكاو نشرة نموذجية بعنوان "العمل عالمياً" بالإضافة إلى المواد الترويجية بما في ذلك شريط فيديو وملصقات وكتيبات لإبراز عمل الايكاو وانجازاتها في مجال حماية البيئة وتغير المناخ.

الإسهامات الطوعية وإعارة الموظفين

واصلت فرنسا وإيطاليا دعمهما بتقديم موظفين مبتدئين من الفئة التخصصية.

مشاريع التعاون الفني والمبادرات ذات الصلة

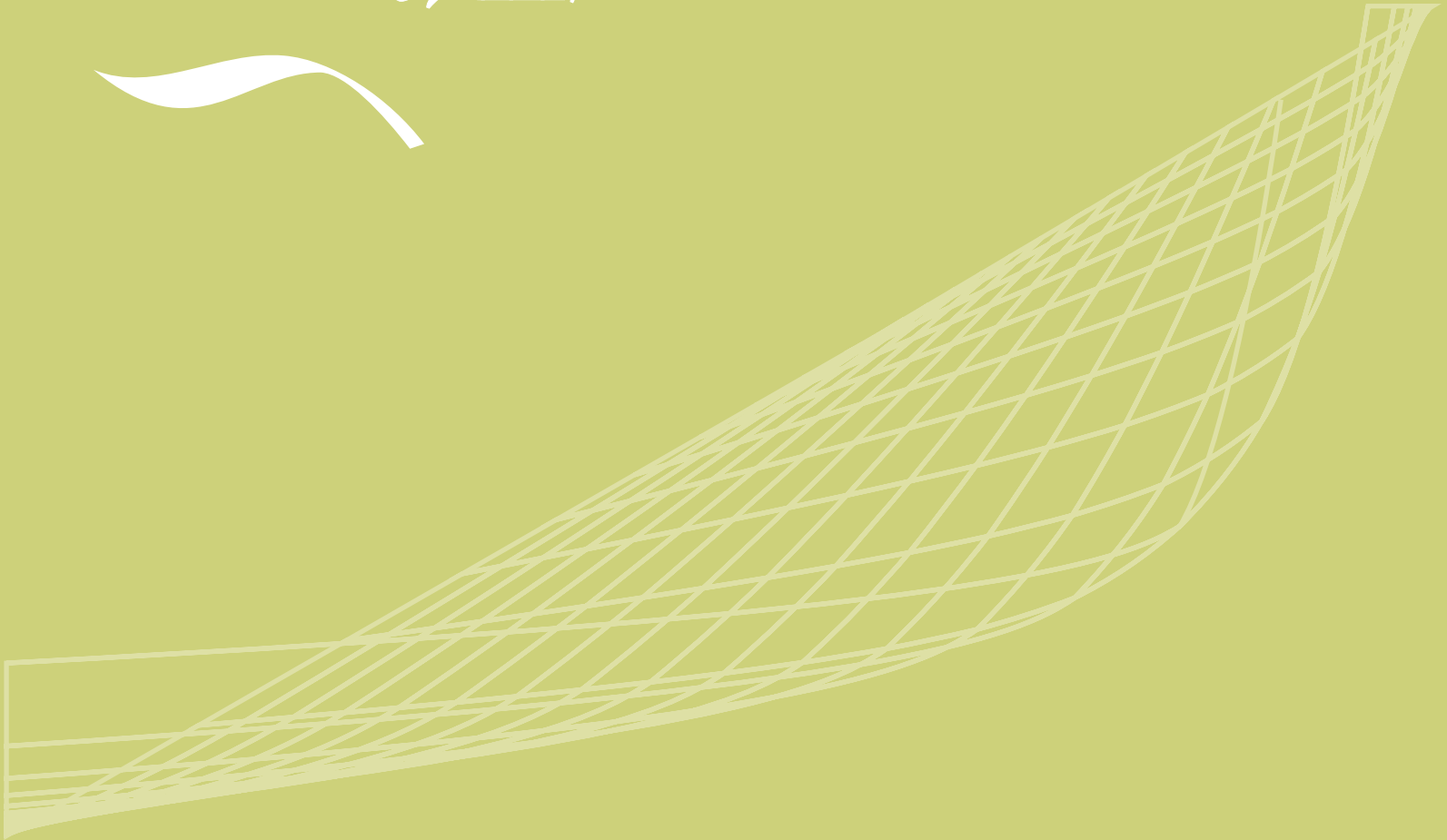
تم تنفيذ ثلاثة مشاريع للتعاون الفني في مجال حماية البيئة.

وقد تم توظيف خبيرين دوليين لدعم إدارة واحدة معنية بالطيران المدني ومطار دولي آخر لتقييم وتحسين تخطيطهما في مجال البيئة وعمليات استعراضهما لخطتيهما القائمتين لإدارة الأحياء البرية ونظامهما للنفتيش.

تلقي ١١ موظفاً تدريباً في الدول في مجال البيئة وإدارة الجودة وذلك على المستوى الوطني.

تلقت إحدى الدول معدات التصدي لمخاطر الطيور.

الكفاءة



الهدف الاستراتيجي D

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

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

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

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

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

الكفاءة

تدرك الآن أكثر من أي وقت مضى أهمية كفاءة عمليات الطيران. ويعني نمو الحركة المتوقع والحاجة إلى تقليل تأثير قطاع النقل الجوي على البيئة أن كل تحسين للكفاءة يتم تحقيقه هو إسهام في رفاهية قطاع الطيران والمجتمع العالمي على السواء. وفي عام ٢٠٠٩، أسهم عدد من التطورات المهمة بالمزيد في الكفاءة المحسنة.

نظام متابعة تنفيذ خطة الطيران

الموافقة في عام ٢٠٠٩ على التعديل رقم (١) لوثيقة إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (PANS-ATM, Doc 4444) أدخلت النموذج الجديد لخطة الايكاو للطيران الذي سيدخل حيز النفاذ في ٢٠١٢/١١/١٥. وهو مصمم ليطابق احتياجات الطائرات ذات القدرات المتقدمة والمتطلبات المتطورة لنظم إدارة الحركة الجوية الآلية.

والانتقال إلى النموذج الجديد لخطة الطيران، بما في ذلك المتطلبات المرتبطة به، قد ينطوي على تحديات بالنسبة للدول والمنظمات التي تقوم بمعالجة خطط الطيران. وقد أعدت الايكاو مواد إرشادية في شكل كتاب للمنظمة لمساعدة مقدمي خدمة الملاحة الجوية والمنتهجين بالمجال الجوي على تحقيق انتقال عالمي منسق ونجاح بحلول تاريخ التطبيق. وقد أعدت الايكاو نظام متابعة تنفيذ خطة الطيران <http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx> لاستكمال المعلومات المقدمة من مقدمي خدمة الملاحة الجوية وليكون بمثابة مرجع للمنتهجين بالمجال الجوي في رصد خطط الدول للانتقال وحالة تنفيذ التعديل رقم (١) لوثيقة إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية في الدول وأقاليم معلومات الطيران.

التعاون المدني/العسكري

عقد في مونتريال من ١٩ إلى ٢١ من شهر أكتوبر المنتدى العالمي لإدارة الحركة الجوية المعني بالتعاون المدني/العسكري لنشر الوعي بين المنتهجين بالمجال الجوي المدنيين والعسكريين بالحاجة إلى تحسين التعاون والتنسيق المدني/العسكري. ويتمثل الهدف في تحقيق الانتفاع الأمثل بالمجال الجوي من جانب جميع المنتهجين والقيام بصورة فعالة بتلبية المتطلبات التشغيلية للنقل الجوي والدفاع الوطني والحفاظ على البيئة. وقد تم تنظيمه بالتشارك مع جميع أصحاب المصلحة الرئيسيين، بما في ذلك اتحاد مراقبة الحركة الجوية (ATCA)، منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية (كانسو) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا)، ومنظمة حلف شمال الأطلسي (ناتو)، وبدعم من رابطة مراقبة الحركة الجوية ونظم المركبات الآلية الدولية.

تحقق اتفاق الآراء بصورة واضحة على أن مجتمع الطيران، المدني والعسكري على السواء، في حاجة إلى ويرغب في العمل سويا في سبيل بيئة تعاونية قائمة على الالتزام والثقة. وجرى تحديد

معالم خطة عمل تؤدي فيها الايكاف دورا رئيسيا بوصفها المنتدى الدولي لمناقشة وتقديم التعاون المدني/العسكري. وستشمل هذه الخطة إعداد دليل للايكاف عن الموضوع، وإثارة الموضوع في الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية، وتعزيز التعاون المدني/العسكري في الأقاليم عن طريق الفرق الإقليمية للتخطيط والتنفيذ. فضلا عن ذلك، ستعمل جميع الأطراف سويا في مسائل أمن إدارة الحركة الجوية. وأخيرا، وافق المنتدى على أنه ينبغي أن تعقد الايكاف اجتماعا عالميا ثانيا في وقت ملائم لقياس التقدم المحرز في التعاون المدني/العسكري.

الاضطراب الظلي

أنشئ فريق دراسة الاضطراب الظلي لمساعدة الأمانة العامة في تحديث الأحكام الحالية في إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (الوثيقة Doc 4444) المتعلقة بحدود الفصل الدنيا للاضطراب الظلي وفيات الطائرات ولتقييم العمل المستقبلي في المسائل الأخرى المتعلقة بالاضطراب الظلي.

تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء

أكملت جميع أقاليم الايكاف خططها الإقليمية لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء وبدأت تنفيذ الخطط. وكانت التحضيرات جارية لتسهيل تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء عن طريق الجهود المشتركة لبرنامج الايكاف للملاحة القائمة على الأداء واتحاد النقل الجوي الدولي وفريق التنفيذ لإقليم أمريكا الجنوبية وبرنامج آسيا للتنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران وفرقة العمل الدولية المعنية بالملاحة القائمة على الأداء. وتشمل الأنشطة إعداد مواد إرشادية للايكاف من أجل عمليات الموافقة التشغيلية على الملاحة القائمة على الأداء وسلسلة من حلقات العمل طوال السنتين القادمتين بالاستناد إلى المواد. وسيتم تنسيق حلقات العمل هذه مع حلقات العمل بشأن الملاحة القائمة على الأداء للمجال الجوي التي تقوم بإعدادها إدارة الطيران الاتحادية والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية وكذلك مع زيارات التنفيذ التي يقوم بها الفريق الزائر ويتولى إعدادها وتنسيقها اتحاد النقل الجوي الدولي وفرقة العمل الدولية المعنية بالملاحة القائمة على الأداء.

أنشطة فريق العمل التكتيكي لإفريقيا والمحيط الهندي

بدأ فريق العمل التكتيكي لإفريقيا والمحيط الهندي أنشطته رسميا في عام ٢٠٠٩ عقب إقراره من جانب اجتماع الملاحة الجوية الإقليمية الخاص لإفريقيا والمحيط الهندي في شهر نوفمبر ٢٠٠٨. وعقد فريق العمل التكتيكي ما مجموعه ١٣ مؤتمرا عن طريق الانترنت، لغرض استعراض الأخطاء والانحرافات التشغيلية في المجال الجوي الإفريقي فوق مستوى الطيران FL 280. وجرى استعراض المسائل المحددة وتعيين أنشطة المتابعة. ولوحظ مستوى استجابة حسن للغاية لاستفسارات فريق العمل التكتيكي من معظم دول إفريقيا والمحيط الهندي.

ظل يضطلع حتى الآن بأنشطة متابعة فريق العمل التكتيكي والاحتفاظ بقاعدة البيانات متطوعون من بين المشاركين في المؤتمرات عن طريق الانترنت. ويجري النظر في خطط للتمويل وحل أكثر دواما في شكل برامجية لعقد المؤتمرات عن طريق الانترنت وكذلك شخص مكرس للقيام بأنشطة متابعة فريق العمل التكتيكي بين المؤتمرات عن طريق الانترنت.

الجيل القادم/برنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الواحد

في شهر أكتوبر، استضافت الإيكاو الاجتماع الأول من سلسلة اجتماعات مائدة مستديرة قياسية، لغرض العمل مع المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول) وإدارة الطيران الاتحادية وهيئات وضع المعايير الدولية لوضع برنامج للوفاء باحتياجات التوحيد القياسي لبرنامج الجيل القادم وبرنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الواحد، مع ضمان التنسيق العالمي. وحضر الاجتماع ممثلون من مؤسسة لاسلكي الطيران ووكالة السلامة الجوية الأوروبية والمعهد الأوروبي لمعايير الاتصالات والمنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني ويوروكنترول وإدارة الطيران الاتحادية ومؤسسة اللجنة الفنية لاسلكي الطيران وجمعية مهندسي المحركات الدولية والمشروع المشترك لبرنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الواحد.

خلال الاجتماع، تمت الموافقة على أنه بغية الوفاء باحتياجات التوحيد القياسي، من الضروري ما يلي: تنسيق أحسن، وفهم مشترك للمعايير المطلوبة، بصفة عامة ودعمًا لنظم الطيران الناشئة على حد سواء، وأساليب لإزالة أي انقسامات قد تنشأ. وكان أحد نواتج الاجتماع آلية لتحقيق كل هذه الأهداف. وفضلاً عن ذلك، حدد الاجتماع عشرين مجالاً رئيسياً سيكون من المطلوب وضع معايير من أجلها ووضع جدولاً تمهيدياً لأول هذه المجالات، وهو العمليات التي تستخدم مسارات رباعية الأبعاد. وسيشمل هذا هيئات التوحيد القياسي الدولية مع اضطلاع الإيكاو بدور تنسيقي.

إدارة واستكمال المعلومات عن عناوين نظام معالجة رسائل خدمات الحركة الجوية

بدأ الانتقال من شبكة اتصالات الطيران الثابتة المتقدمة إلى نظام معالجة رسائل خدمات الحركة الجوية. وأفيدت الدول (كتاب المنظمة 09/34-AN 7/49.1) بأنه في الأجلين من القصير إلى المتوسط، ستستخدم الإيكاو مركز إدارة رسائل خدمات الحركة الجوية الأوروبي، الذي توفره يوروكنترول، لتنسيق تخصيص وإدارة عناوين نظام معالجة رسائل خدمات الحركة الجوية. وستعرض المعلومات عن عناوين مركز إدارة رسائل خدمات الحركة الجوية الأوروبي بموقع فريق خبراء اتصالات الطيران على الإنترنت.

نظم الملاحة

أجري استعراض شامل للقواعد والتوصيات الدولية للمساعدات الملاحية اللاسلكية التقليدية لتعديل الأحكام المتقدمة أو الغامضة لجعلها متماشية مع المتطلبات الحالية وأفضل الممارسات. ونتج عن هذا التعديل رقم (٨٤) للملحق ١٠ - اتصالات الطيران الذي أصبح قابلاً للتطبيق في ١٩ نوفمبر ٢٠٠٩.

يجري أيضا إدخال تعديل آخر للملحق ١٠، يتيح البدء في استخدام عمليات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية للاقتراب والهبوط من الفئة الأولى فوق مساحات واسعة بدون مساعدات أرضية إضافية للملاحة اللاسلكية. وسيجلب تنفيذ التعديل المقترح فوائد جمة للسلامة والكفاءة، على كل من الأجل القصير بالنسبة لبعض المناطق التي تخدمها نظم تقوية الإشارات بالأقمار الصناعية، والأجل الأطول، على أساس عالمي، عندما ستتوافر مجموعات إضافية من الأقمار الصناعية.

طيف الترددات اللاسلكية - موقف الايكاو للمؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠١٢ الذي يعقده الاتحاد الدولي للاتصالات

وافق مجلس الايكاو في شهر يونيو على موقف الايكاو للمؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠١٢ (WRC-12) الذي يعقده الاتحاد الدولي للاتصالات وتم نشره على جميع الدول. ووفقا لقرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٥ (تأييد سياسة الايكاو في المسائل المتعلقة بطيف الترددات اللاسلكية)، تحث الايكاو الدول والمنظمات الدولية على أن تؤيد بحزم موقف الايكاو في المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠١٢، وفي الأنشطة الإقليمية والدولية التي تنفذ من أجل التحضير للمؤتمر.

تؤدي الزيادة المستمرة في عمليات الحركة الجوية، وكذلك الحاجة إلى تطبيقات جديدة وناشئة مثل نظم الطائرات بدون طيارين، إلى المزيد من الطلبات على الآليات التنظيمية للطيران وإدارة الحركة الجوية، مما تنتج عنه زيادة الطلبات لعمليات تعيين الترددات وتخصيص الطيف.

بينما يمكن الوفاء، إلى حد ما، بهذه الطلبات عن طريق تحسين الكفاءة الطيفية للنظم اللاسلكية الجديدة، لا يمكن تفادي أن التخصيصات القائمة قد تحتاج إلى توسيعها أو السعي للحصول على تخصيصات إضافية من الطيف للطيران للوفاء بالطلب. غير أن هذا الاتجاه لا ينفرد به الطيران على أي حال. وعلى الطيران أن يتنافس مع عدد من الصناعات الأخرى التي تسعى بنشاط لتوسيع الطيف المتاح لها، وهو ضغط متزايد دوما على التخصيصات القائمة بالنسبة لسلامة وانتظام الطيران، وبالنسبة لخطر التداخل بين الخدمات التي تستخدم تلك التخصيصات.

الوعي بالحالة

حُقق عدد من الانجازات في مجال الوعي بالحالة: تم الانتهاء من وضع قواعد وتوصيات دولية ومواد إرشادية لنظم تعدد الأطراف، توفر حلا بديلا فعال الكلفة لاستطلاع الحركة الجوية، وتم الانتهاء أيضا من وضع مجموعة أولية من الأحكام التي تتيح التطوير المتناسق لتطبيقات الاستطلاع المحمولة جوا (المستندة إلى إذاعة الاستطلاع التابع للتلفائي المستقبلية)، وأعد تعديل مقترح للقواعد والتوصيات الدولية لنظام تفادي التصادم المحمول جوا لتحسين الفعالية عن طريق تعزيز منطق تفادي التصادم، واستكمل من أجل النشر دليل جديد بعنوان دليل الاستطلاع الجوي (Doc 9924)، يجمع المواد الصالحة والمحدثة من دليلين حاليين مع مواد إرشادية بشأن شتى تقنيات الاستطلاع الجديدة والمسائل ذات الصلة.

الأرصاء الجوية للطيران

جرى بالتنسيق مع المنظمة العالمية للأرصاء الجوية الاضطلاع بمشروع رائد ناجح لتبادل معلومات الأرصاد الجوية للطيران في شكل شفرة لغة الترميز الموسعة. وهذا معلم هام في سبيل تنفيذ " نموذج تبادل المعلومات عن الطقس"، الذي يستند إلى لغة الترميز الموسعة وهو جزء من برنامج الجيل القادم/ برنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الواحد.

أعدت تغييرات لأحكام الأرصاد الجوية، من المتوقع أن تنجم عنها وفورات كبيرة في التكاليف، وذلك لإتاحة: استخدام نظم مراقبة تلقائية تماما (دون تدخل بشري) في المطارات الدولية، وإلغاء التقارير الصوتية الروتينية المتضمنة معلومات الأرصاد الجوية الموجودة منذ الأربعينيات، نظرا للنمو المتسارع للإبلاغ التلقائي، واستخدام أحدث التنبؤات العالمية والتلقائية تماما في أثناء الطريق بالعواصف الرعدية والاضطراب وتكون الجليد، على أساس تجريبي، لتحل في نهاية الأمر محل التنبؤات المكلفة المنتجة بشريا.

إدارة معلومات الطيران

تركزت الجهود أثناء السنة على الانتقال من التوفير القائم على الورق الحالي لمعلومات الطيران إلى استخدام البيانات الرقمية (من خدمة معلومات الطيران إلى إدارة معلومات الطيران). وستنفذ هذه المهمة الرئيسية طوال السنوات العشر القادمة. وشملت الخطوات الأولى تعزيز الأحكام المتعلقة بإدارة الجودة، وهي ممكنة هامة للبيئة المستقبلية، وإدخال أحكام تسمح باستخدام معلومات الطيران الرقمية بالتوازي مع المنتجات القائمة على الورق.

مشاريع وأنشطة التعاون الفني

هناك ٤٣ مشروعا وطنيا و ٨ مشاريع إقليمية في مجال التعاون الفني تتناول كفاءة عمليات النقل الجوي.

جرى تعيين ١٩٣ خبيرا دوليا لإسداء المشورة في عدد من المجالات، بما في ذلك نظم الملاحة الجوية العالمية بالأقمار الصناعية؛ وأجهزة الرادار والمساعدات الملاحية؛ ومعدات المساندة الأرضية؛ ومساعدات المطارات (الهندسة المعمارية، والهندسة والأعمال المدنية)، والطرق الجوية والمساعدات الأرضية؛ والاتصالات؛ وإدارة الحركة الجوية، والأرصاد الجوية للطيران؛ وتخطيط المطارات وتطويرها وتشغيلها؛ وهندسة المطارات وخصصتها؛ ونظم الملاحة الجوية واقتصاديات النقل الجوي.

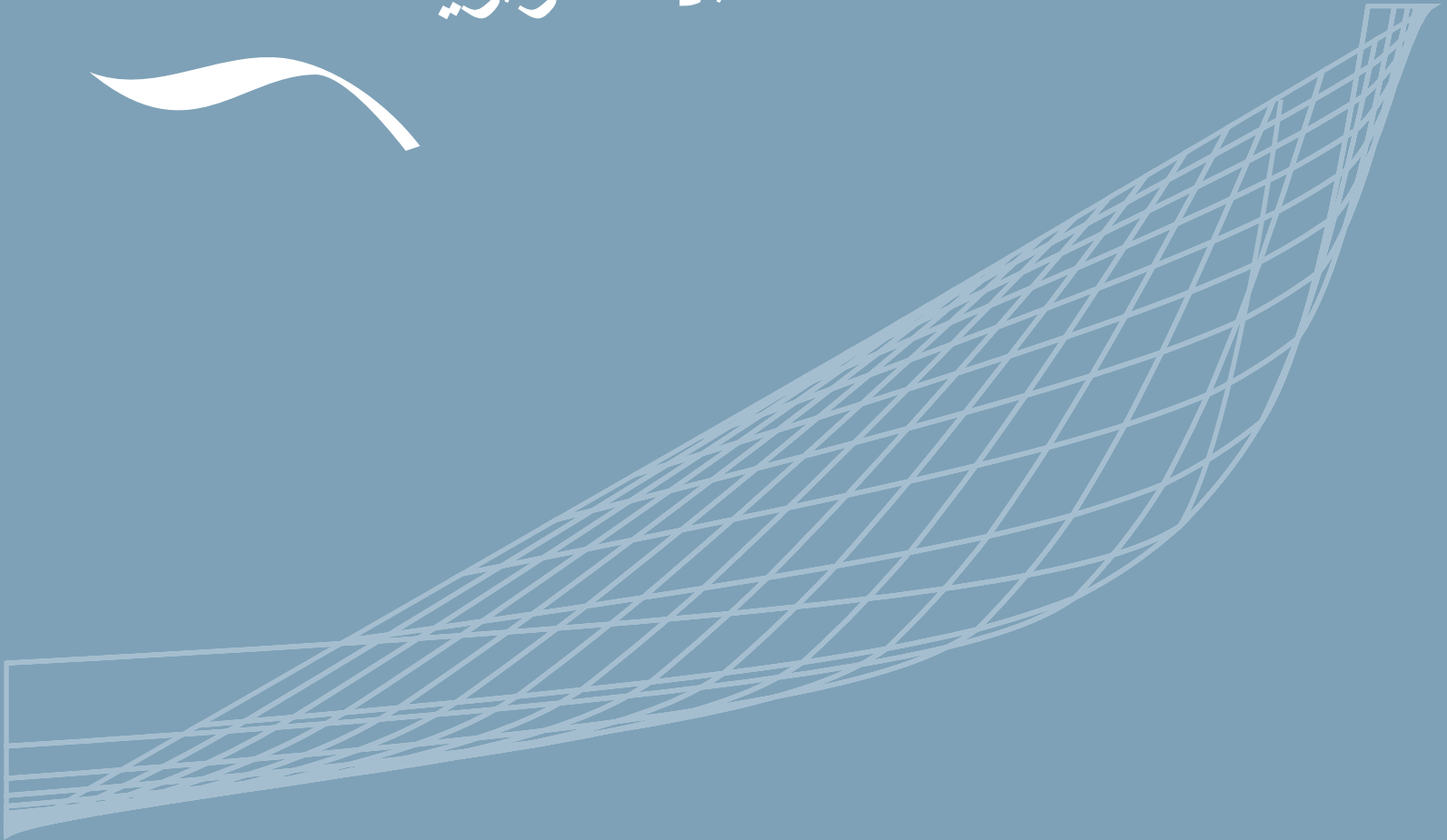
وتلقى ٢٣١ مواطنا منحا تدريبية في مجال خدمات معلومات الطيران، وخدمات الأرصاد الجوية للطيران، وإدارة الحركة الجوية، والبحث والإنقاذ، والاتصالات الجوية، وصيانة المساعدات الملاحية وهندسة المطارات وصيانتها. وتم تنظيم تدريب جماعي قطري بواسطة حلقات دراسية في بعض هذه المجالات. كما تلقى ٣٢٩ مواطنا تدريبا وطنيا من قبل خبراء الإيكاو.

وجرى تنظيم التدريب المرتبط بتخطيط المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية أو تطويرها أو تحديثها في إطار عنصر المشتريات في المشاريع. أما المعدات والخدمات المشتراة فهي معدات المساندة الأرضية للمطارات مثل نظم مناولة الأمتعة، ونظم تلفزيون الدائرة المغلقة. وشملت المشتريات الأخرى المساعدات الملاحية، ونظم الاتصالات، ونظم الاستطلاع، ونظم إدارة الحركة الجوية، ومعدات الأرصاد الجوية، والأعمال المدنية المرتبطة بمباني المطار، والمعدات والخدمات، وأجهزة الطائرات، وخدمات تفتيش الطائرات وإصلاحها، وشملت عملية شراء أخرى مهمة تشييد سور محيط المطار. وتلقى ١١٩ مواطناً من أقاليم مختلفة تدريبات ذات صلة بالموضوع، شملت الصيانة، والتدريب في المصانع والتدريب في أثناء العمل.

وجرى تنفيذ المشاريع الإقليمية التي تهدف إلى تحديث نظم الملاحة الجوية للانتقال إلى بيئة حديثة تتعلق بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، بما في ذلك إدارة شبكة نظم الاتصالات الرقمية، في إقليمي الكاريبي وأمريكا الجنوبية. واتسمت هذه المشاريع بالفعالية في سياق تعزيز أواصر التعاون والتنسيق الأقليمي وضمان الامتثال للخطة العالمية، والخطط الإقليمية للملاحة الجوية والقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو المعمول بها. وشمل ذلك شراء المعدات، وتوفير الخبرة والتدريب التخصصي للعاملين الفنيين والتشغيليين في مجالات الملاحة الجوية.

وجرى تنفيذ مشروع إقليمي يهدف إلى معالجة أوجه القصور في مجال الأرصاد الجوية في مجال الطيران واقتراح تدابير تصحيحية في إقليم إفريقيا بمشاركة تسع دول، في إطار متابعة توصية صادرة عن المجموعة الإقليمية المعنية بالتخطيط والتنفيذ. وأبرم في عام ٢٠٠٩ اتفاق تعاوني بين ثمان دول من دول المحيط الهادئ لتطوير خدمات الأرصاد الجوية المستدامة وذلك بالتشاور الوثيق مع المنظمة العالمية للأرصاد الجوية.

الاستمرارية



الهدف الاستراتيجي E

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

مساعدة الدول على حل اختلافات الرأي التي تعيق الملاحة الجوية.

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

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

الاستمرارية

التعامل مع فيروس الأنفلونزا من النمط A (H1N1)

خلال عام ٢٠٠٩، أعلنت منظمة الصحة العالمية عن تفشي أول وباء بشري منذ زهاء أكثر من ٤٠ سنة، نتيجة انتشار فيروس الأنفلونزا من النمط A (H1N1) بين الناس. وبالرغم من أن منظمة الصحة العالمية حذرت من فرض قيود على السفر نتيجة تفشي الأنفلونزا، فقد خفضت بعض الدول عدد الرحلات الموجهة إلى أكثر المناطق تضررا ومنها. وفي ١٩ مايو، أقر مجلس الإيكاو، في إطار الاستجابة للأنفلونزا، إعلان يشدد على ضرورة أن تكون التدابير التي تتخذها الدول في مجال الطيران تناسبية وملائمة وغير تمييزية وتقتصر على المخاطر الصحية.

وعندما اندلع هذا الوباء، جرى ترتيب الأولويات التي مكنت الإيكاو من تكثيف أعمالها التعاونية مع منظمة الصحة العالمية وشركاء صناعة الطيران للتأكد من تحديث جميع المواد الإرشادية مع المعلومات ذات الصلة بحالة الطوارئ الراهنة المتعلقة بالصحة العامة. ونشرت بعض الوثائق في وقت أبكر مما كان مقررا أما عمليات تحديث الأنباء العادية، والنشرات الإلكترونية ومقابلات وسائل الإعلام فمكنت الجهات المعنية بالطيران وعامة الناس من الاطلاع على الإجراءات التي تتخذها كل من الإيكاو والشركاء لديها.

الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي (CAPSCA)

مع تراجع حجم الاهتمام الذي ساد هذا الوباء، انصب التركيز من جديد على مشروع الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي، وهي مبادرة مشتركة بين إدارة الملاحة الجوية وإدارة التعاون الفني بدأت في عام ٢٠٠٦، حيث تمول الدول جزء منها ويأتي الحيز الأكبر من الأموال من ثلاث منح، يديرها برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، من الصندوق المركزي لمكافحة الأنفلونزا. وخلال هذه السنة، نظم مشروع الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي اجتماعات إدارية وفنية بشأن التأهب للأوبئة في الأقاليم الثلاثة التي يعمل فيها هذا المشروع وهي آسيا والمحيط الهادئ، وإفريقيا والأمريكيتين.

وينص مشروع الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي على تدريب الموظفين المحليين، وتقييم المطارات الدولية (واستخدام النتائج المستخلصة في إبراز المجالات التي يمكن أن تحسن فيها الدول مستوى خطتها للتأهب) وتنفيذ نهج إقليمي ودولي متناسق للتخطيط للتأهب في قطاع الطيران. وجرى تشجيع الدول التي تقع في الأقاليم الواردة أعلاه والتي لم تتضمن بعد إلى هذا المشروع على أن تقوم بذلك وتشارك في الأعمال الإنمائية المتواصلة التي يقدمها المشروع.

القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية

أصبح عدد من التوصيات والقواعد الدولية المتصلة بإدارة الأمراض المعدية في قطاع الطيران سارية التنفيذ خلال عام ٢٠٠٩. ففي الملحق ٦ (تشغيل الطائرات)، أدخلت تغييرات بشأن الإمدادات الطبية الموصى بها على متن الطائرة وجرى تعديل الملحقين ١١ (خدمات الحركة الجوية) و١٤ (المطارات) حيث أُدرجت الآن حالات الطوارئ المتعلقة بالصحة العامة كبنود ينبغي تناولها في خطط حالات لطوارئ. وتتضمن اليوم الوثيقة بعنوان إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (PANS-ATM, Doc 4444) إجراءات مفصلة عن الاتصالات موجهة إلى الطيارين الملزمين بإبلاغ السلطة المسؤولة عن الصحة العامة في المقصد عن وجود حالة مشبوهة تتعلق بمرض معدٍ على متن الطائرة. وهذه الإجراءات تأتي بعد عدة تعديلات أدخلت في عام ٢٠٠٧ على الملحق ٩ - التسهيلات وتدعمها. كما تزود الإيكاو الدول بالمواد الإرشادية ذات الصلة بالموضوع.

مشاريع ومبادرات التعاون الفني

حظي استمرار العمليات الجوية بالدعم بواسطة تنفيذ ١٢ مشروعاً إقليمياً و٣٧ مشروعاً وطنياً. قدم الخبراء الدوليون المعينون البالغ عددهم ٧٠ خبيراً المساعدة لإدارات الطيران المدني في تحديد احتياجات التدريب والتكنولوجيا، بما في ذلك إعداد أو تنفيذ مشاريع برنامج تدريب، وإعداد الإجراءات والمواد الإرشادية، وتقديم التعليم فيما يخص منع انتشار الأمراض المعدية؛ ودروساً في اللغات. وركز تدريب ١٩ موظفاً وطنياً بالمنح التدريبية على إدارة الطيران المدني العام وتدريب موارد الطواقم، والتدريب على اللغات، وتكنولوجيايات التدريب. وقام خبراء الإيكاو بتدريب ٤١٧ مواطناً تدريباً داخلياً، لا سيما في مجال الصحة العامة والتخطيط لحالات الطوارئ. تضمنت المعدات والخدمات المتعاقد بشأنها من الباطن نظم مختبرات اللغات ومعدات وخدمات تكنولوجيا المعلومات؛ وتلقى ٧٥ مواطناً في إحدى البلدان تدريباً على نوعية الخدمة. وعلى المستوى الإقليمي، يجري حالياً تنفيذ الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي، التي تهدف إلى تقليل خطر نشر أنفلونزا الطيور والأمراض المعدية المماثلة في المطارات الدولية الكبرى، وذلك في إقليم آسيا والمحيط الهادئ بمشاركة ١٠ بلدان وفي إقليم أفريقيا بمشاركة ٩ بلدان.

سيادة القانون



الهدف الاستراتيجي F

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

إعداد موائيق قانون الجو الدولي التي تساعد على بلوغ أهداف الايكاو الإستراتيجية، وتوفير محفل تتفاوض فيه الدول على هذه الموائيق.

تشجيع الدول على التصديق على موائيق قانون الجو الدولي.

توفير الخدمات اللازمة لتسجيل اتفاقات الطيران والاضطلاع بمهام جهة الإيداع لموائيق قانون الجو الدولي.

توفير الآليات اللازمة لتسوية نزاعات الطيران المدني.

توفير التشريعات النموذجية للدول.

سيادة القانون

قام المجلس، في الجلسة السادسة من الدورة ١٨٨، وفقا لورقة العمل C-WP/13414 - تقرير عن الدورة الرابعة والثلاثين للجنة القانونية، بالموافقة على برنامج العمل العام للجنة القانونية على النحو التالي:

(١) تعويض الأضرار التي تلحقها الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة

انعقد المؤتمر الدبلوماسي في الفترة من ٤/٢٠ إلى ٢٠٠٩/٥/٢ في المقر الرئيسي للإيكاو في مونتريال واعتمد ما يلي:

(أ) اتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات.

(ب) اتفاقية التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة.

تتسبب الاتفاقية بشأن التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات صندوقا دوليا للتعويض في مجال الطيران المدني. واعتمد المؤتمر أيضا قرارا بشأن الحاجة إلى إجراء أعمال تمهيدية بخصوص هذا الصندوق الدولي، للتحقق من تشغيله عندما تصبح الاتفاقية سارية المفعول. وقرر المؤتمر، في هذا الصدد، إنشاء، في انتظار دخول الاتفاقية حيز النفاذ، لجنة تمهيدية معنية بوضع الصندوق الدولي. وانعقد اجتماع أولي للجنة في مونتريال في الفترة من ٨ إلى ٢٠٠٩/٩/١٠ ومن المزمع عقد اجتماعات أخرى.

ووقعت سبع دول على اتفاقية التعويض عن الضرر الذي يلحق بأطراف ثالثة والنتائج عن أفعال التدخل غير المشروع التي تشمل طائرات. أما اتفاقية التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة فوُقت عليها تسع دول.

(٢) الأفعال أو الجرائم التي تثير قلق مجتمع الطيران الدولي ولم تشملها ميثاق قانون الجو الراهنة.

عقدت اللجنة القانونية دورتها الرابعة والثلاثين في الفترة من ٩ إلى ٢٠٠٩/٩/١٧. ونظرت في مشروع نصيبين أعدتهما اللجنة الفرعية الخاصة التابعة لها لتعديل اتفاقية لاهاي لعام ١٩٧٠ واتفاقية مونتريال لعام ١٩٧١. وخلصت إلى أن مشروع النصين، كما عدلتهما اللجنة القانونية، كاملان بما يكفي لتقديمهما إلى المجلس وبالتالي إلى مؤتمر دبلوماسي لاتخاذ إجراءات في المستقبل.

(٣) النظر في وضع إطار قانوني لتنظيم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، بما فيها النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية والهيئات الإقليمية متعددة الجنسيات.

عقدت الإيكاو في برازيليا بالبرازيل في الفترة من ٧ إلى ٩/١٢/٢٠٠٩ مؤتمرا دبلوماسيا، وذلك بمشاركة ثمان دول من أمريكا الجنوبية. وأعد هذا المؤتمر نص الاتفاقية التأسيسية لتنفيذ سياسات منظمة أمريكا الجنوبية للملاحة الجوية والسلامة. ووقع على الاتفاقية المذكورة في اختتام المؤتمر كل من شيلي وباراغواي وأوروغواي وهي الآن مفتوحة في وجه الدول الأعضاء التي لديها اهتمام من دول أمريكا الجنوبية الأعضاء في الإيكاو للتوقيع عليها، في وزارة البرازيل للعلاقات الخارجية، إلى غاية ٣٠/٦/٢٠١٠، وبعد انقضاء هذا التاريخ في المقر الرئيسي للإيكاو بعد دخولها حيز النفاذ. ومن شأن تنفيذ أحكام هذه المنظمة الدولية تعزيز تنفيذ وإدارة وتوحيد النظم متعددة الأطراف فيما يخص الملاحة الجوية والسلامة وذلك على المستوى الإقليمي لاسيما نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية. وقدمت إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية إرشادات من أجل عقد مؤتمر دبلوماسي، دعما للمناقشات بخصوص السياسات القانونية التي تتبعها المنظمة، وقدمت الأدوات اللازمة لإعداد الموائيق القانونية التي صيغت خلال انعقاد المؤتمر.

(٤) الضمانات الدولية على المعدات المنقولة (معدات الطائرات)

بالنيابة عن المجلس بصفته سلطة إشرافية للسجل الدولي، واصلت الأمانة رصد تشغيل هذا السجل بما يكفل أدائه للمهام المنوطة بكفاءة وفقا للمادة ١٧ من اتفاقية كيب تاون لعام ٢٠٠١. ووافق المؤتمر على التغييرات التي أدخلت على اللوائح التنظيمية والإجراءات الخاصة بالسجل الدولي في دورته ١٨٦، وكذلك في دورته ١٨٨، ووافق على إعادة تعيين المسجل الحالي، وهو شركة Aviareto Ltd لفترة أخرى تستغرق خمس سنوات اعتبارا من ٢٠١١/٣/١. وأعاد المجلس في يولييه تعيين لجنة خبراء السلطة الإشرافية المعنية بالسجل الدولي لثلاث سنوات أخرى. وتتشكل هذه اللجنة في الوقت الراهن من ١٢ عضوا. وقد أوصت هذه اللجنة في اجتماعها الرابع المنعقد في ديسمبر إدخال التغييرات الإضافية التي اقترحتها المسجل لكي يوافق عليها المجلس.

(٥) استعراض مسألة التصديق على موائيق قانون الجو الدولي

واصلت الأمانة العامة اتخاذ الإجراءات الإدارية اللازمة لتشجيع التصديق، مثل إعداد وتوزيع وثائق إرشادات التصديق، والتشجيع على التصديق في مختلف المحافل مثل الاجتماعات والحلقات الدراسية، وضمان قيام رئيس المجلس والأمين العام بالتركيز المستمر على مسائل التصديق خلال زيارتهما إلى الدول.

وجرى تحديث مجموعة معاهدات إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية على موقع الإيكاو. وتتضمن قوائم حالية بأسماء الأطراف في المعاهدات؛ وأشكالا عن وضع فرادى الدول فيما يخص المعاهدات؛ وجدولا تجميعيا يبين الأطراف في المعاهدات وكذلك وضع فرادى الدول؛ وسجلا تاريخيا لنشاط جهة الإيداع؛ وبرامج إدارية لمساعدة الدول على أن تصبح أطرافا في الموائيق الدولية لقانون الجو. ويجري التعجيل بإدراج جميع إجراءات جهة الإيداع والمعاهدات التي اعتمدت حديثا في مجموعة المعاهدات.

(٦) الجوانب المتعلقة بالسلامة في إطار التحرير الاقتصادي والمادة ٨٣ مكرر

واصلت الأمانة العامة رصد هذه المسألة بفعالية. وفي هذا السياق، قدمت إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بوجه خاص دعما قانونيا لوضع إطار ضروري لتنفيذ المادة ٢١ للاتفاقية بخصوص إعداد قاعدة بيانات لتسجيل الطائرات وملكيته، وكذلك فيما يخص التسجيل الدولي لشهادات المشغل الجوي.

الفريق العامل المعني بالإدارة (السياسات)

في شهر يونيو، قدم الفريق العامل المعني بالإدارة، الذي تضطلع إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية بمهام أمانته، في أثناء دورة المجلس ١٨٧، تقريرين إلى المجلس:

— الدورات المقبلة للجمعية العمومية (انظر ورقة العمل C-WP/13344؛ ومحضر قرارات المجلس رقم 187/3-4): قرر المجلس في المقام الأول تنظيم دورات الجمعية العمومية خلال مرحلتين (اللجان والجلسة العامة) واستخدام نظام إلكتروني للتصويت لتنظيم انتخابات المجلس.

— مشاركة المراقبين وانتخاب موظفي اللجنة القانونية (انظر ورقة العمل C-WP/13399؛ ومحضر قرارات المجلس رقم 187/4): طلب المجلس من أن تنتظر اللجنة القانونية فيما إذا ينبغي تعديل المادة ٣١ من النظام الداخلي، حيث قررت اللجنة القانونية عدم القيام بذلك بل ترك الرئيس يعطي الأولوية المناسبة لمشاركة وفود ومراقبي الدول.

بالإضافة إلى ذلك، نظر المجلس (الدورة ١٨٨) في شهر نوفمبر في تقارير أخرى صادرة عن الفريق المعني بالإدارة، لا سيما بشأن المسائل التالية:

— استعراض الإدارة الدولية (اتفاقية شيكاغو) (انظر ورقة العمل C-WP/13416؛ ومحضر قرارات المجلس رقم 188/6): قرر المجلس عدم اتخاذ أي إجراءات بشأن هذه المسألة، على أساس أن جميع الدول الأعضاء تتمتع بالحق في تقديم اقتراحات لتعديل اتفاقية شيكاغو وفقا لقرار الجمعية العمومية رقم ٤-٣.

— تخصيص مقاعد في المجلس (التقرير الشفوي؛ ومحضر قرارات المجلس رقم 188/7): قرر المجلس الإبقاء على الوضع القائم فيما يخص تخصيص المقاعد في إطار الأجزاء الثلاثة الواردة في المادة ٥٠ ب) من اتفاقية شيكاغو.

— انتخاب موظفي الجمعية العمومية (التقرير الشفوي، ومحضر قرارات المجلس رقم 188/7):
أكد المجلس أن مهمة اختيار المرشحين عملية دقيقة وينبغي أن تتسم بالمرونة وأن تُسند إلى
رئيس المجلس.

تسوية النزاعات

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

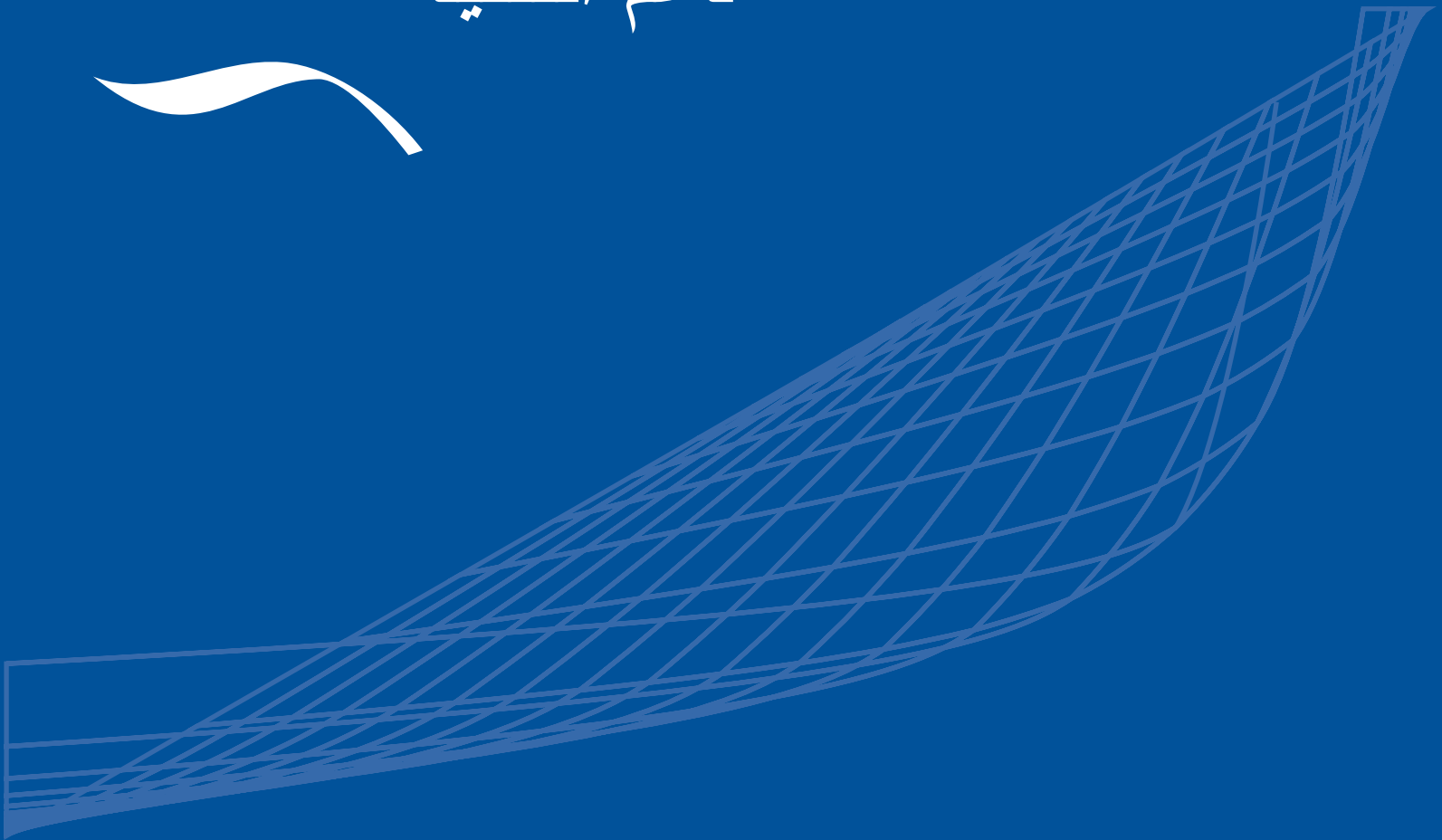
مشاريع ومبادرات التعاون الفني

تم تنفيذ عشرة مشاريع وطنية وأربعة مشاريع إقليمية في مجال التعاون الفني بغية دعم الأنشطة المرتبطة
بقانون الجو الدولي.

وعينت الإيكاو ثمانية خبراء دوليين لإسداء المشورة إلى إدارات الطيران المدني بشأن إعداد تشريعات
الطيران المدنية أو تحديثها، بما في ذلك القانون الأساسي للطيران المدني واللوائح التنظيمية التي
تتناول القواعد القياسية للإيكاو والمعاهدات الدولية الأخرى المرتبطة بالطيران المدني لإدراجها في
القوانين الوطنية.

وتلقى ٢٨ مواطناً تدريباً متخصصاً في مجال قانون الجو، حيث حضر ١٤ منهم تدريباً بمنح الزمالة.

استراتيجيات دعم التنفيذ



استراتيجيات دعم التنفيذ

اللغات والمطبوعات

في عام ٢٠٠٨، وافق المجلس على اعتمادات إضافية لخدمات اللغات لكفالة الإدارة السليمة عن طريق تحسين التنسيق وتعزيز المكتسبات من الكفاءة ولتقادي الاختلال في تقديم الخدمة.

أتاح هذا التعامل بمزيد من الفعالية مع طلب إجمالي بلغ ١١,٧ مليون كلمة في عام ٢٠٠٩، وهذه زيادة بنسبة ٣٣,٧٪ على عام ٢٠٠٨. وعالج فرع اللغات والمطبوعات ١٠,٢ مليون كلمة، وهذه زيادة بنسبة ٣١٪ على العام السابق، باستخدام ٣٧ في المائة من الاستعانة بمصادر خارجية و٦٣ في المائة من الموارد الداخلية. وأعطيت الأولوية للمطبوعات المنشورة بالانجليزية ولكن ليس بنسخ لغوية أخرى. وفي شهر ديسمبر، وافق الأمين العام على تمويل إضافي للصندوق الفرعي لإدارة الإيرادات لتغطية معالجة المطبوعات ذات الأولوية وكذلك المطبوعات المقدمة لتحريرها بالانجليزية. وتم انجاز العمل المتراكم قبل عام ٢٠٠٨ ولم يتراكم عمل إضافي في عام ٢٠٠٨. ويبقى مطبوع كبير واحد فقط قيد الترجمة في نهاية عام ٢٠٠٩.

في عام ٢٠٠٩، أقيمت المطبوعات القابلة للبيع على مستوى عام ٢٠٠٨، وأبقى كذلك على النشر الالكتروني وإتاحة الوثائق على الانترنت.

تم توفير الترجمة الفورية ل ٧١٤ ١ جلسة بالمقارنة مع ٣٣٣ ١ جلسة في عام ٢٠٠٨.

أجريت دراسة حالة لتقييم أدوات الترجمة بمساعدة الحاسوب، استخدمت فيها ثلاث مجموعات مختلفة من البرامج. وستكون فائدة مباشرة للترجمة بمساعدة الحاسوب هي زيادة في جودة واتساق الترجمات، داخل المنظمة وخارجها على السواء. ويمكن أيضا تحقيق مكاسب في الإنتاجية مع مرور الوقت عن طريق تحسين الكفاءة في معالجة تدفق العمل في المطبوعات المستمد من الترجمة بمساعدة الحاسوب. وبشرط توافر التمويل، سيدخل هذا المشروع في الفترة الثلاثية القادمة.

في جهد لزيادة الكفاءة و الفعالية في إدارة خدمات اللغات، تم إصدار ورقتين بشأن السياسة - السياسة بشأن معالجة المطبوعات والسياسة والإجراءات لتنسيق خدمات الترجمة الفورية والتحريرية.

الموارد البشرية

في عام ٢٠٠٩، بارشاد من لجنة الموارد البشرية، واصل فرع الموارد البشرية تركيز جهوده على استعراض وتحديث مواد نظام موظفي الايكاو المتعلقة بالتوظيف والترتيبات التعاقدية بغية الوفاء على نحو أفضل بالاحتياجات المتطورة للمنظمة ومع السعي لتحقيق الهدف الشامل المتمثل في القيام بنجاح باجتذاب موظفين على مستوى عال واستبقائهم والنهوض بهم، وبذلك مساندة المديرين المباشرين في

تحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة. ومع مراعاة آخر التطورات في الأمم المتحدة، بدأ العمل أيضا في استعراض متطلبات المنظمة من حيث قواعد السلوك وإقامة العدل.

استمر فرع الموارد البشرية في توجيه المنظمة نحو التنفيذ الناجح لنظام تعزيز الأداء والكفاءة، الذي ثبت في العامين الماضيين أنه وسيلة إدارة بناءة في إيصال خطط الأداء إلى الموظفين، وفي تحديد الاحتياجات للنهوض بالموظفين وفي تقييم أداء الموظفين. وبالمقارنة مع نظام تقييم الأداء السابق، نجم عن نظام تعزيز الأداء والكفاءة معدل مشاركة إجمالية أعلى، وكذلك تحسن إجمالي في أداء الموظفين. ومع مراعاة الخبرة المكتسبة حتى الآن، سيقوم فرع الموارد البشرية بالمزيد من تحديث نظام تعزيز الأداء والكفاءة بغية مواصلة تحسين أداء الموظفين ونتائج المنظمة.

بغية كفالة أن تكون لدى الايكاو قوة عمل مرنة تمتلك المهارات والكفاءات اللازمة لتلبية احتياجات المنظمة وبفضل الزيادة المهمة في الموارد المالية المتوافرة لعام ٢٠٠٩، واصل فرع الموارد البشرية توسيع نطاق تدريبه الإداري والتنظيمي والفني وأنشطة النهوض بالموظفين. وطوال السنة، جرى توفير ٨٩ دورة تدريبية. وأتاحت الموارد لإدارة الملاحة الجوية دعما لمبادراتها لتوفير التدريب الفني في مجال الملاحة الجوية لموظفي المقر والمكاتب الإقليمية. وساعدت هذه الأنشطة للتدريب والنهوض بالموظفين في تحديث مهارات ومعارف الموظفين، وبذلك ساعدتهم في أداء وظائفهم على نحو أفضل.

فيما يتعلق بالتعيين في وظائف الفئة التخصصية، استمر إجراء تحسينات في تقليل الوقت المطلوب لشغل الوظائف. ومن خلال جهود وتعاون فرع الموارد البشرية والمديرين المباشرين، كانت أغلبية (٧١٪) قرارات التعيين المتخذة في عام ٢٠٠٩ قد اتخذت في غضون الحد الزمني للتعيين الذي وضعه المجلس وهو ستة أشهر. واستمر السعي لتحقيق وفورات عن طريق الكفاءة، ولا سيما بإدخال إصلاح الإدارة وتحسينات التكنولوجيا.

وفي نهاية العام، كانت هناك ٥٧٦ وظيفة ثابتة في المنظمة ممولة من البرنامج العادي وصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، ٢٦٨ منها في الفئة التخصصية والفئات العليا و٣٠٨ منها في فئة الخدمات العامة.

إدارة السجلات

استنادا إلى تقرير فريق الأمانة العامة الذي ترأسه مديرة إدارة الشؤون الإدارية والخدمات، بُدئ بالنسبة للمقر والمكاتب الإقليمية على السواء مشروع دراسة حالة أعمال بشأن تنفيذ نظام الكتروني لإدارة الوثائق والسجلات على نطاق المنظمة. وجرى التركيز على تحديث إجراءات الايكاو وعملياتها الإدارية بغية تعزيز كفاءة المنظمة وفعاليتها.

اعتمدت في عام ٢٠٠٩ الطبعة الحادية عشرة من الوثيقة "القواعد التنظيمية لمطبوعات الايكاو"، فبسّطت الهيكل الإجمالي للوثيقة. وكانت هذه مبادرة أخرى للمضي في زيادة كفاءة برنامج الايكاو للنشر.

وبفضل التعاون مع بعض الدول الأعضاء، تم تحويل جزء من مواد محفوظات الايكاو إلى مواد رقمية وتوفيرها على الانترنت لجمهور أوسع، بمن في ذلك أعضاء بعض فرق الخبراء والفرق العاملة، وبذلك عززت كفاءة الوصول إلى السجلات التاريخية للايكاو والانتفاع بها.

تكنولوجيا المعلومات

طوال عام ٢٠٠٩، اتخذ قسم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات مبادرات على نطاق المنظمة لتعزيز الأمن والهيكل الأساسي وإعداد المعلومات ونظم الاتصالات، وبذلك حسن الكفاءة والفعالية الإجماليين للمنظمة عن طريق مساندة الإدارات والمكاتب في تحقيق أهداف برامجها. وتشمل الأنشطة المحددة ما يلي:

دعم البرامج

- إدخال تكنولوجيا نقطة التقاسم (SharePoint) لتمكين المنتفعين وترشيد إدارة الاجتماعات ونشر الوثائق بالمواقع على الانترنت. وجرى تشغيل موقع المجلس على الانترنت من أجل الدورة ١٨٨ للمجلس وهو يخضع لاستعراض مستمر لإدخال تحسينات عليه من حيث الكفاءة وسهولة الاستخدام.
- تقديم خدمات جديدة على الانترنت، مثل مركز أنباء الايكاو على الانترنت وعقد الاجتماعات الحية والمؤتمرات على الانترنت. وأدى هذا لتحسين الاتصالات بين المنظمة والجمهور الخارجية، بما في ذلك الدول والمنظمات الدولية والجمهور.
- المشاركة في إعداد حالة أعمال تتعلق بنظام الإدارة الالكترونية للوثائق والسجلات.
- القيام بنجاح بتنفيذ برنامج للتدريب على الوعي الأمني الالكتروني لدعم إطار أمن المعلومات.
- الدعم المستمر لشبكة الايكاو للمعارف المتشاركة ومشاريع تخطيط البعثات المتكامل.
- تحديث النظم القائمة إلى التكنولوجيا المعاصرة: قاعدة البيانات الإحصائية للايكاو وقاعدة بيانات اتفاقات الخدمات الجوية العالمية ومركز التنسيق الأوروبي لنظم الإبلاغ عن وقائع الطيران. بُدئ استعراض نظام تحليل إيرادات وتكاليف النقل الجوي وسيستكمل في موعد أقصاه الربع الأول من عام ٢٠١٠.
- إعداد الطبعة الأولى من نظام تسجيل الطائرات والمشاركة في تنفيذ مشترك لقاعدة بيانات الايكاو الإقليمية لأوروبا وشمال الأطلسي في الايكاو، المقرر تنديده إلى عام ٢٠١٠. وقد عمل قسم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات على نطاق واسع مع إدارة الملاحة الجوية

ولجنة الملاحة الجوية لتطوير نظام الكتروني لكتب المنظمة بشأن تعديلات القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية.

دعم الهيكل الأساسي ومكتب الخدمات

تم رفع مستوى النظم التالية لتحسين كل من الأنشطة وأمن التوصيلات عن طريق الانترنت: برنامج الحماية الأمنية للحواسيب وتوصيل المستعملين عن بعد ونظم البريد الالكتروني المضادة للفيروسات والرسائل المتطفلة. وقد أدخلت الايكاو جعل حواسيب الخدمة افتراضية لتوفير هيكل أساسي أكثر كفاءة ومرونة لحواسيب الخدمة. ويسهم جعل حواسيب الخدمة افتراضية في أن تكون تكنولوجيا المعلومات والاتصالات أكثر ملاءمة للبيئة داخل الايكاو، ويتيح استخدام الموارد المتوافرة من حواسيب الخدمة بمزيد من الكفاءة. وتم أيضا تحقيق جعل تكنولوجيا المعلومات والاتصالات أكثر ملاءمة للبيئة عن طريق الاستعاضة عن المعدات المتقادمة والأقل كفاءة بوحدات أجد تستهلك طاقة أقل.

وأخيرا، كان هناك رفع شامل لمستوى مجموعة برنامج مايكروسوفت أوفيس من تطبيقات الأعمال، مما يكفل بقاء المنظمة مواكبة للتكنولوجيا وقادرة على الاتصال والتفاعل مع الدول الأعضاء والصناعة والمنظمات الأخرى.

برنامج التعاون الفني



برنامج التعاون الفني

برنامج التعاون الفني نشاط من أنشطة الايكاو الدائمة التي تحظى بالأولوية، وتكمل الدور الفني الذي يضطلع به البرنامج العادي، وذلك بواسطة دعم الدول الأعضاء لدى الايكاو لتنفيذ اللوائح التنظيمية والسياسات والإجراءات الصادرة عن الايكاو.

وتقدم إدارة التعاون الفني طائفة واسعة من الخدمات، تشمل المساعدة على استعراض هيكل وتنظيم المؤسسات الوطنية للطيران المدني، والارتقاء بمستوى البنية الأساسية للمطارات وخدماتها، وتيسير نقل التكنولوجيا وبناء القدرات، والترويج للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو ومساندة الإجراءات التصحيحية الناتجة عن عمليات تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران.

ونفذت الايكاو في عام ٢٠٠٩ برنامجاً للتعاون الفني بقيمة ١٢٩,٣ مليون دولار أمريكي. وفي إطار مختلف ترتيبات الصناديق الاستثنائية، نفذت إدارة التعاون الفني ٢٠٨ مشروعات في ٨٢ بلداً، حيث أجرى الانتهاء من تشغيل ٩ مشروعات خلال تلك السنة. ويمكن الحصول على ملخصات مشاريع التعاون الفني المنفذة في عام ٢٠٠٩ في المرفق ٢ بهذا التقرير على موقع الإيكاو التالي: <http://www.icao.int/annualreports>.

وهناك ما يقارب ٩٨٪ من مجموع البرنامج مولتها بلدان نامية وفرت أموال مشاريعها الخاصة للتعاون الفني. وبلغت الاشتراكات من خارج الميزانية لصناديق مشاريع محددة من جهات مانحة أخرى مثل المصارف الإنمائية، والمنظمات الإقليمية، ومؤسسات التمويل وصناعة الطيران نسبة ١٪، بما في ذلك اشتراكات طوعية عينية. وبلغت مساهمة صندوق الأمم المتحدة الإنمائي الأساسية في هذا البرنامج ١٪.

انخفض حجم البرنامج السنوي خلال الفترة من ٢٠٠٧ إلى ٢٠٠٩ بنسبة ٢٦٪، ويعزى ذلك في المقام الأول إلى الانكماش الاقتصادي خلال تلك الفترة. وواصلت المنظمة بذل جهودها لتقليص الهوة في المساعدة بين الأقاليم الجغرافية المختلفة لتحقيق برنامج أكثر توازناً.

ويتمشى برنامج عام ٢٠٠٩ على نحو وثيق مع الأهداف الاستراتيجية للايكاو ومشاريع التعاون الفني التي تشمل مجموعة واسعة من المواضيع: وضع الخطة الرئيسية للطيران المدني؛ وتخطيط الموارد البشرية وتطويرها؛ والإدارة والتشريعات؛ والاتصالات والملاحة الجوية؛ وأمن الطيران؛ والأرصاد الجوية لأغراض الطيران؛ والجوانب البيئية للمطارات؛ وصلاحيات الطائرات للطيران وعمليات الطيران؛ ونظم إدارة السلامة الجوية؛ وطب الطيران؛ ودراسات جدوى المطارات وتشبيدها وإدارتها؛ وخدمات الحركة الجوية؛ وإدراج منهجية برنامج الايكاو تربيير؛ وبرامج المنح التدريبية على المستويين العالمي والإقليمي.

برنامج التعاون الفني حسب الأقاليم
(بملايين الدولارات الأمريكية)

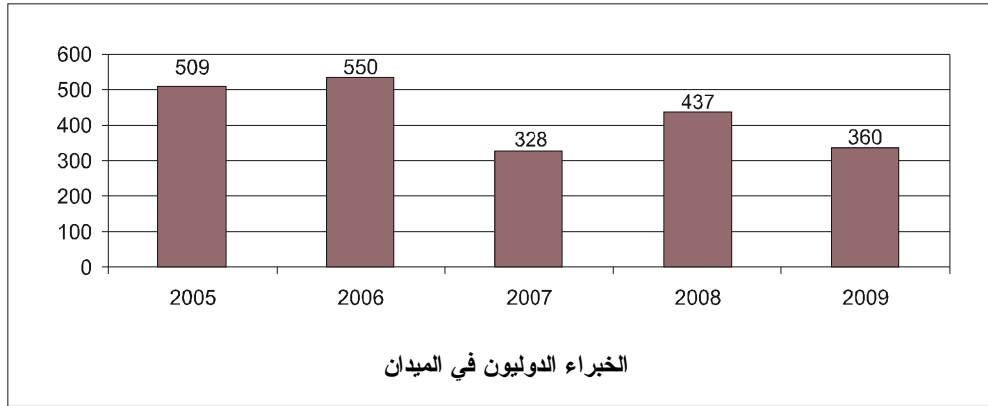
الإقليم	2007	2008	2009	الزيادة (+) النقصان (-) مقابل 2007 (%)
أفريقيا	9.47	16.07	13.17	4.23+
الأمريكتان	153.01	102.06	77.95	75.15-
آسيا والمحيط الهادئ	2.52	7.09	20.60	18.08+
أوروبا والشرق الأوسط	9.10	31.74	17.54	8.44+
مجموع البرنامج	174.11	156.97	129.27	44.84-

وتتمثل المكونات الرئيسية الثلاثة للمشاريع المنفذة من طرف الايكافو في الخبراء المعيّنين لتوفير التعاون الفني على مستوى الميدان، والمنح التدريبية الممنوحة إلى موظفي إدارات الطيران المدني الذين تختارهم الحكومة، والمعدات والخدمات التي تُشترى من أجل المشاريع.

تعيين الخبراء

بلغ العدد الإجمالي للخبراء الميدانيين الدوليين والخبراء الاستشاريين المعيّنين ٣٦٠ خبيراً في عام ٢٠٠٩. وكان هناك أيضاً ٢٥٣ موظفاً من موظفي المشاريع الوطنيين وبلغ مجموع المسؤولين العاملين ١٧٢٠ مسؤولاً، بمن فيهم ١٠٧ خبيراً ميدانياً دولياً وخبيراً استشارياً كانوا متواجدين بالفعل في الميدان. وعينت الايكافو هؤلاء الخبراء للعمل كمستشارين لدى الإدارات الوطنية للطيران المدني، كمدرسين في مراكز التدريب أو أثناء العمل، وكموظفين تنفيذيين لتقديم الخدمات التشغيلية والإدارية للحكومة، بمن في ذلك المفتشين، حيث تفتقر الدول إلى القدرات.

واستمر تعيين الفنيين المؤهلين المتخصصين في الطيران المدني ومفتشي السلامة على المستوى الوطني وتدريبهم والحفاظ عليهم من خلال مشاريع التعاون الفني في تحسين المراقبة التي تقوم بها سلطات الطيران وقدراتها على التفتيش. وساهم الخبراء، في ضوء تقديمهم المساعدة إلى سلطات الطيران المدني، في تحقيق الأهداف الاستراتيجية للايكافو بفضل نقل المعارف إلى نظرائهم على الصعيد الوطني في مجالات شتى، وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكافو، ووضع هياكل تنظيمية ملائمة للطيران المدني، والتطوير المؤسسي وبناء القدرات ومعالجة أوجه القصور التي تشوب السلامة والأمن.



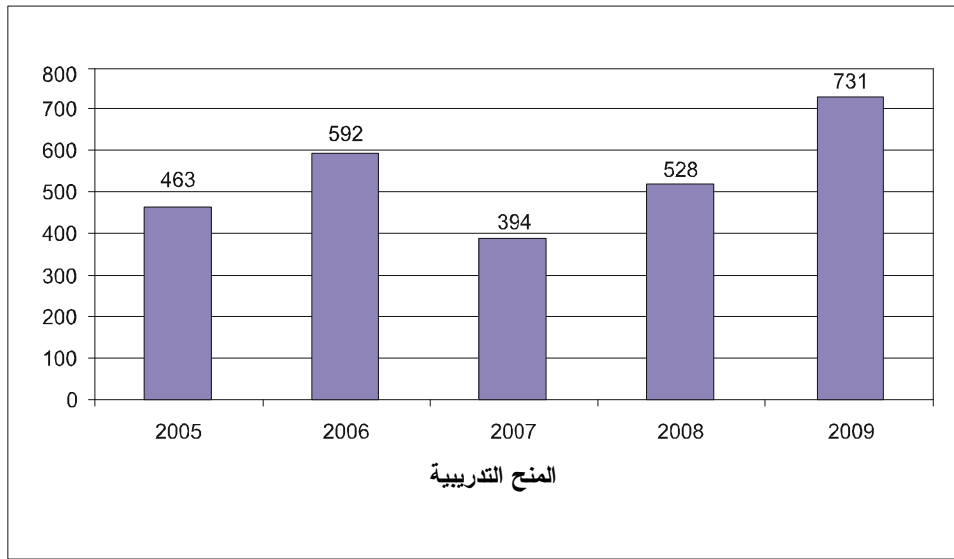
التدريب على الطيران المدني

شهد عام ٢٠٠٩ تقديم ٧٣١ منحة تدريبية لفترة مجموعها ٤٦٥,٥ شهر/عمل. وفي إطار مذكرة التفاهم التي وقعتها الإيكاو مع الصين وجمهورية كوريا وسنغافورة وتايلند لتوفير التدريب الذي تموله هذه البلدان وتديره الإيكاو، بما مجموعه ٣٣ منحة تدريبية في معهد إدارة الطيران المدني في الصين في مجالي الإشراف على النقل الجوي ومراقبة الاقتراب/المراقبة الرادارية؛ و ٤٩ منحة تدريبية في المركز الكوري للتدريب على الطيران المدني في مجالات النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية، وصيانة منارة VOR دوبلر، والاقتراب الراداري، و ٨٧ منحة تدريبية من أكاديمية سنغافورة للطيران المدني في مجالات التحقيق في حوادث الطائرات، وإدارة الطيران المدني، وتفتيش الصلاحية لمراقبة السلامة الجوية، وعمليات الصلاحية لمراقبة السلامة الجوية/عمليات الطيران، وإدارة مراقبة السلامة الجوية، والنظم الموحدة لإدارة السلامة الجوية؛ وصدرت ١٨٤ منحة تدريبية للمشاركين في دورات نُظمت في مركز تايلند للتدريب على الطيران المدني بشأن إجادة اللغة الانجليزية لأغراض الطيران؛ وإدارة أمن الطيران؛ والاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، والعوامل البشرية، والأرصاد الجوية، ونظم إدارة السلامة الجوية.

بالإضافة إلى ذلك، تلقى ٥٨٥ ٢ من الموظفين الفنيين والإداريين والتشغيليين لإدارات الطيران المدني تدريباً داخلياً في مجالات شتى من قبل خبراء جرى تعيينهم بواسطة مشاريع إدارة التعاون الفني، مما يبرز وعي الدول المتزايدين بأهمية التدريب على الطيران المدني.

وتعويضاً عن تراجع تمويل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، الذي دأب على دعم المنح التدريبية، واصلت الدول المتلقية إدراج دورات تدريبية كثيرة لمواطنيها في إطار عنصر المشتريات في مشاريع الإيكاو للتعاون الفني فيها. وفي عام ٢٠٠٩، استفاد ٣٦٩ موظفاً من التدريب على التكنولوجيات الجديدة على المستوى الوطني وكذلك على تشغيل المعدات التي تشتري بواسطة مشاريع الإيكاو، وتبلغ القيمة الإجمالية لهذا التدريب ٠,١ مليون دولار أمريكي.

ونظرا لأهمية العنصر البشري كعامل رئيسي في سلامة الطيران المدني، ساهم تدريب الموظفين الإداريين والفنيين والتشغيليين بصفة خاصة في تحسين قدرات إدارات الطيران المدني على المراقبة في البلدان المتلقية. وتفيد المعلومات الواردة من الدول بأنه يجري استيعاب الموظفين الذين تدربوا بواسطة برنامج إدارة التعاون الفني بشكل تدريجي في إدارات الطيران المدني، التي تستفيد كثيرا من اقتسام المعارف ومن تدريب قوة عاملة من الموظفين والمفتشين المؤهلين في مجال السلامة والأمن والحفاظ عليهم.

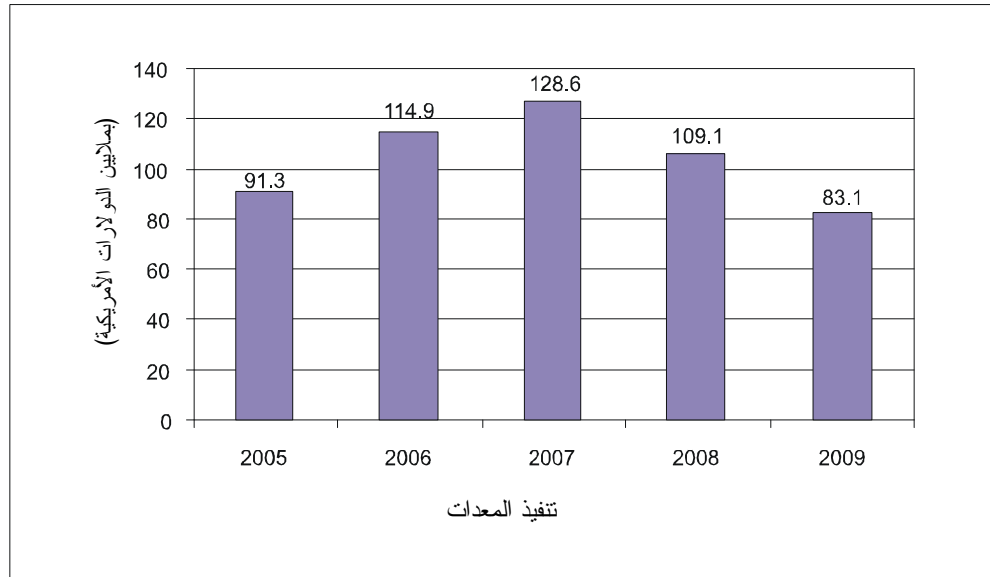


المعدات والعقود من الباطن

خلال عام ٢٠٠٩، صدرت ٤٣٩ من أوامر الشراء والعقود من الباطن لبرنامج إدارة التعاون الفني. وبلغ إجمالي تنفيذ الشراء الميداني ٨٣,١ مليون دولار أمريكي. وكانت المساعدة المقدمة إلى الدول للارتقاء بمستوى هياكلها الأساسية للطيران المدني تتراوح من إعداد المواصفات الفنية وتقديم العطاءات وإدارة عقود المنتجات الجاهزة متعددة المراحل إلى طلب المعدات، وكان لها تأثير مباشر وإيجابي على تحسين سلامة وأمن المطارات والاتصالات والهياكل الأساسية للملاحة الجوية، مما أتاح عمليات طيران أكثر كفاءة واقتصادا في البلدان والأقاليم المعنية.

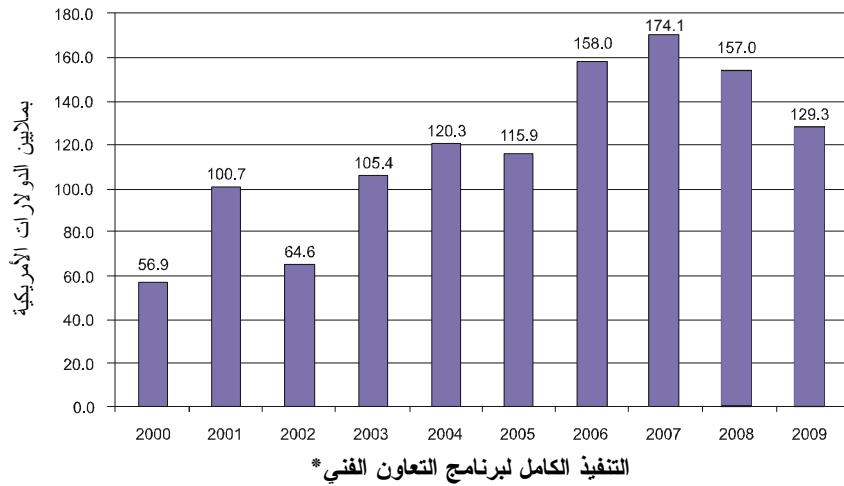
وأثرت المعدات والخدمات التي اشترتها الإيكاو مباشرة على تحسين الهياكل الأساسية للطيران المدني في الدول وسلامة وكفاءة العمليات الجوية. وكفلت خبرة الإيكاو بوجه خاص امتثال المواصفات الفنية القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو والقابلة للتطبيق وخطط الملاحة الجوية الإقليمية.

وأصدرت إدارة التعاون الفني ٢٦٤ من أوامر الشراء والعقود من الباطن الأخرى بمبلغ ١٣,٢ مليون دولار كندي شملت المشتريات من المعدات والخدمات للبرنامج العادي للايكواو والاحتياجات الإدارية التي تتطلبها إدارة التعاون الفني. وكان أهمها مشروع نفذ في عام ٢٠٠٩ هو إیرام عقد لدراسات الحالات من أجل تنفيذ نظام إدارة الوثائق الإلكترونية والسجلات في المقر الرئيسي للايكواو المكاتب الإقليمية بمبلغ ٢٤٥ ٩٠٠ دولار كندي. وشملت المشتريات الرئيسية الأخرى تطوير معدات الإبلاغ عن البيانات (بمبلغ ٥٨٦ ٧٥٢ دولار كندي)، ونظام تخزين البيانات (٢٣٨ ٦٧٦ دولار كندي)، والنظام المتكامل لجمع وتحليل بيانات السلامة والبرنامج الشامل لسلامة المدارج (بمبلغ ٣١٨ ٨٨٠ دولار كندي)، والدورات التدريبية باستخدام الموقع الشبكي (بمبلغ ١٠٧ ٩٧٣ دولار كندي) وتدريب برنامج أغريسو، المرحلة الأولى (٤٢ ٠٣٠ دولار كندي).



حجم التنفيذ حسب الهدف الاستراتيجي
(بالدولارات الأمريكية)

الهدف الاستراتيجي	الأمريكتان		أفريقيا		آسيا والمحيط الهادئ		أوروبا والشرق الأوسط		مجموع البرنامج	
	%		%		%		%		%	
A (السلامة)	5.8	4,521,223	48.1	6,337,251	13.9	2,864,065	40.0	7,016,977	27.0	20,739,516
B (الأمن)	2.4	1,870,851	1.5	197,627	1.1	226,653	5.8	1,017,461	2.7	3,312,592
C (حماية البيئة)	0.1	77,952	0	0	0.1	20,604	0.2	35,085	0.1	133,641
D (الكفاءة)	35.3	27,517,098	49.8	6,561,229	17.8	3,667,652	46.0	8,069,523	37.2	45,815,502
E (الاستمرارية)	52.4	40,846,911	0.6	79,051	65.5	13,496,134	8.0	1,403,395	31.6	55,825,491
F (سيادة القانون)	4.0	3,118,085	0	0	1.6	329,677	0	0	1.4	3,447,762
المجموع	100.0	77,952,120	100.0	13,175,158	100.0	20,604,785	100.0	17,542,441	100.0	129,274,504



* يشمل التنفيذ الكامل لبرنامج التعاون الفني النفقات والالتزامات غير المصفاة وكذلك شراء المعدات التي تمتلكها الإيكاو وتقوم الحكومات بنفع قيمتها مباشرة إلى الموردين.

صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية

لا تقدم الإيكاو تمويلًا من مواردها العادية لبرنامجها للتعاون الفني، فهو يمول من موارد من خارج الميزانية تقدمها جهات مانحة أو حكومات لتمويل مشاريعها. وتفرض رسوم إدارية لتنفيذ المشاريع على أساس مبدأ استرداد التكاليف. ويتولى الأمين العام إدارة الأموال المتلقاة لهذه الرسوم بمقتضى أحكام النظام المالي المطبقة وبواسطة صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية. ويستخدم هذا الصندوق للوفاء بالتكاليف الكاملة لإدارة برنامج التعاون الفني وتشغيله ودعمه. ويغطي المصروفات ضمن إدارة التعاون الفني مثل تكاليف الموظفين، والنفقات والمعدات التشغيلية. كما يغطي هذا الصندوق استرداد مصروفات البرنامج العادي للخدمات المقدمة إلى برنامج التعاون الفني. واستنادًا إلى الاختصاصات التي وافق عليها المجلس، عينت الإيكاو هيئة استشارية خارجية لدراسة واقتراح خيارات لوضع سياسة جديدة متناسقة بشأن استرداد التكاليف غير المباشرة السارية على جميع أنشطة المنظمة الممولة من خارج الميزانية، بما في ذلك برنامج التعاون الفني. وجرت هذه الدراسة في يونيو ٢٠٠٩ أما المناقشات بشأن إيجاد حلول ممكنة على الأجلين الطويل والقصير لتوزيع التكاليف بين البرنامجين فتواصلت مع إنشاء فريق فرعي للجنة التعاون الفني واللجنة المالية.

تعتبر تقديرات صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية المعتمدة من الجمعية العمومية إرشادية ليس إلا، لأنه لا يمكن تحديد البرنامج بدقة قبل اتخاذ الحكومات والجهات المانحة قرارات بشأن المبالغ التي تخصص لمشاريع الطيران المدني.

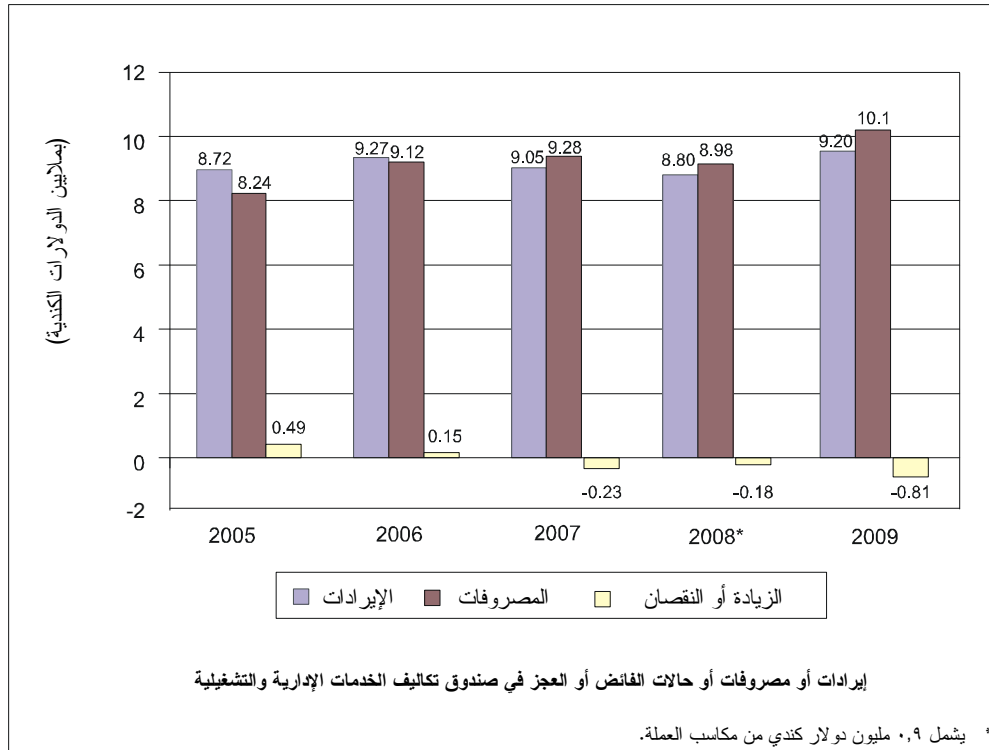
اعتمد الدولار الكندي في عام ٢٠٠٨ كعملة أساسية للميزانيات وحسابات الصناديق المملوكة للمنظمة بما فيها صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية. غير أن الصناديق التي تدار باسم أطراف ثالثة لتلك المنشأة لإدارة مشاريع التعاون الفني فقد سجلت بدولارات الولايات المتحدة.

لضمان القابلية للمقارنة فقد أعيد تسجيل الأرقام في الجدول أدناه للأعوام ٢٠٠٥ إلى ٢٠٠٧ بالدولار الكندي.

إيرادات أو مصروفات أو حالات الفائض أو العجز في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية

أما مبالغ الفائض أو العجز السنوية لتكاليف صندوق الخدمات الإدارية والتشغيلية فهي نتيجة لزيادة الإيرادات على المصروفات أو نقصها عنها لسنة معينة. ويقدر الفائض المتراكم لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية حتى ٢٠٠٩/١٢/٣١ بمبلغ ٢,٧ مليون دولار كندي. وهذه الأموال هي بمثابة احتياطي لتغطية مبالغ العجز الممكنة في عمليات البرنامج وكذلك للقيام، عند الضرورة، بدفع تعويضات انتهاء الخدمة للموظفين، وقد بلغت هذه التعويضات نحو ٤,٠ مليون دولار كندي حتى ٢٠٠٩/١٢/٣١.

وأفادت نتائج تقديرات العمليات وجود عجز بمبلغ ٨١٧,٠٠٠ دولار كندي في عام ٢٠٠٩. وازداد متوسط معدل التكاليف العامة للمشاريع خلال الخمس سنوات الماضية من ٥,٣٪ في عام ٢٠٠٥ إلى ٥,٦٪ في عام ٢٠٠٩.



يمكن الحصول على معلومات تفصيلية عن المشروعات المنفذة في عام ٢٠٠٩ من الموقع التالي <http://www.icao.int/annualreports>

البيان المالي



البيان المالي

السمات البارزة لعام ٢٠٠٩

يبين الجدول ١ اعتمادات الميزانية للسنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ وكيفية تمويل هذه الاعتمادات، حسبما اعتمدها الجمعية العمومية:

الجدول ١: الاعتمادات المالية للسنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠

2010 بالدولار الكندي	2009 بالدولار الكندي	2008 بالدولار الكندي	
85 507 000	80 085 000	79 951 000	الاعتمادات تمول من:
79 204 000	74 060 000	74 184 000	الإشتراكات المقررة
1 917 000	1 917 000	1 916 000	الإيرادات المتفرقة
4 386 000	4 108 000	3 851 000	فائض الصندوق الفرعي لإدارة الإيرادات

يتبين من الجدول ٢ أن الاعتماد الختامي لميزانية سنة ٢٠٠٩ بلغ ٧٥ ٨٢٣ ٠٠٠ دولار كندي بعد التعديل نتيجة لما يلي:

(١) ترحيل اعتمادات عام ٢٠٠٨ إلى عام ٢٠٠٩ بمبلغ إجمالي قدره ١١ ٣٢٤ ٠٠٠ دولار كندي وفقا للفقرة ٦-٥ والفقرة ٧-٥ من النظام المالي، والورقتين 186/8 و C-DEC 186/12؛

(٢) نقل الاعتمادات إلى صناديق أخرى بمبلغ ١ ٦٥٢ ٠٠٠ دولار كندي؛

(٣) نقل الاعتمادات بين الأهداف الاستراتيجية أو استراتيجيات دعم التنفيذ وفقا للفقرة ٩-٥ من النظام المالي والورقة C-DEC 190/3؛

(٤) التصويبات التالية بمبلغ إجمالي قدره ١٣ ٩٣٤ ٠٠٠ دولار كندي لخفض اعتمادات عام ٢٠٠٩ وزيادة اعتمادات عام ٢٠١٠:

(أ) الالتزامات المتعلقة بمبلغ ٤ ٧٧١ ٠٠٠ دولار كندي وفقا للفقرة ٧-٥ من النظام المالي؛

(ب) رصيد التزامات فترة الثلاث سنوات بمبلغ ٣ ٠٥٦ ٠٠٠ دولار كندي ولفقرة ٦-٥ من النظام المالي والورقتين 186/8 و C-DEC 186/12؛

الجدول ٢: الاعتمادات المالية المنقحة لسنة ٢٠٠٩
(بآلاف الدولارات الكندية)

الاعتمادات						
المصروفات الفعلية بالدولار الكندي	الاعتمادات المنقحة بالدولار الكندي	التسويات بالدولار الكندي	المبالغ المنقولة الأهداف الاستراتيجية واستراتيجيات دعم التنفيذ بالدولار الكندي	انخفاض الاعتمادات بالدولار الكندي	المبالغ المنقولة من السنوات السابقة بالدولار الكندي	قرار الجمعية العمومية رقم ٢٩-٣٦ بالدولار الكندي
الأهداف الاستراتيجية						
14 409	14 409	(3 920)	1 545	-	1 770	15 014
4 436	4 436	(206)	(1952)	-	62	6 532
1 384	1 384	(472)	143	(253)	294	1 672
19 596	19 596	(2 540)	63	-	637	21 436
1 568	1 568	(111)	(462)	-	27	2 114
1 047	1 047	(16)	47	-	358	658
42 440	42 440	(7 265)	(616)	(253)	3 148	47 426
المجموع الفرعي						
استراتيجيات دعم التنفيذ						
20 278	20 278	(4 006)	1 955	(1 323)	5 070	18 582
13 105	13 105	(2 663)	(1 339)	-	3 106	14 001
33 383	33 383	(6 669)	616	(1 323)	8 176	32 583
75 823	75 823	(13 934)	-	(1 576)	11 324	80 009
-	-	-	-	(76)	-	76
75 823	75 823	(13 934)	-	(1 652)	11 324	80 085

ج) الأنشطة المؤجلة بمبلغ ٥٩ ٠٠٠ دولار كندي وفقا للفقرة ٥-٦ من النظام المالي؛

د) ترحيل اعتمادات عام ٢٠٠٩ إلى عام ٢٠١٠ في مبلغ ٦٠٤٨٠٠٠ دولار كندي وفقا للفقرة ٥-٦ من النظام المالي، والورقة C-DEC 190/3.

بلغت النفقات الفعلية لسنة ٢٠٠٩ من الاعتماد المالي ٧٥ ٨٢٣ ٠٠٠ دولار كندي.

بلغت الاشتراكات المقررة على الدول الأعضاء ٧٤٠٦٠ ٠٠٠ دولار كندي في سنة ٢٠٠٩. وتسلمت المنظمة بالفعل من اشتراكات سنة ٢٠٠٩ في نهاية السنة ٧١ ٦٧٠ ٠٥٩ دولار كندي وهو ما يمثل نسبة ٩٦,٧٨٪ بالمقارنة إلى نسبة ٩٦,٨٨٪ في نهاية سنة ٢٠٠٨، ونسبة ٩٨,٦٧٪ في نهاية سنة ٢٠٠٧. وتسلمت المنظمة أيضا مبلغ ١ ٦٣٦ ٢٨١ دولار كندي عن اشتراكات سنوات سابقة. وبالتالي أصبح مجموع الاشتراكات المتأخرة ٩٨٤ ٣٠٣ ٠٣٠ دولار كندي في ٣١/١٢/٢٠٠٩.

يبين الجدول ٣ الوضع المالي للمنظمة، من حيث الأرصدة النقدية المتاحة في الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل، في بداية السنة وفي نهاية كل ربع سنة، ومقارنة بأرقام سنة ٢٠٠٨.

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

الجدول ٣: الوضع المالي (الرصيد النقدي) في المنظمة

بتاريخ	2009			2008		
	الصندوق العام بالدولار الكندي	صندوق رأس المال العامل بالدولار الكندي	المجموع بالدولار الكندي	الصندوق العام بالدولار الكندي	صندوق رأس المال العامل بالدولار الكندي	المجموع بالدولار الكندي
١ يناير	19 483 148	7 265 360	26 748 508	24 651 730	5 887 510	30 539 240
٣١ مارس	20 308 052	7 307 048	27 615 100	21 922 338	5 837 479	27 759 817
٣٠ يونيو	21 475 763	6 910 947	28 386 710	21 771 447	5 939 307	27 710 754
٣٠ سبتمبر	10 205 558	6 474 623	16 680 181	11 886 009	5 974 031	17 860 040
٣١ ديسمبر	14 139 953	6 222 694	20 362 647	19 483 148	7 265 360	26 748 508

ترد البيانات المالية للإيكاو المدقق فيها لعام ٢٠٠٩ في ورقة عمل المجلس C-WP/13568 مع نسخة من البيانات المبينة في الجدولين ٤ و ٥ الواردين أدناه. ويرد توضيح كامل وتحليل مفصل في تقرير الأمين العام وفي ملاحظات البيانات المالية الواردة هي أيضا في ورقة عمل المجلس C-WP/13568.

يمثل الجدول ٤ ملخصا عن الإيرادات والنفقات لعام ٢٠٠٩، منبثقا عن البيان ١ من البيانات المالية. ويتضمن الصناديق المملوكة للإيكاو التي تملكها المنظمة أو تراقبها والصناديق غير المملوكة للإيكاو التي تنتمي إلى جهات ثالثة ولكن تدير شؤونها الإيكاو.

الجدول ٤: ملخص الإيرادات والنفقات (جميع الصناديق)
(بآلاف الدولارات الكندية)

2008	2009	
		الدخل:
79 679	81 249	الاشتراكات المقررة والطوعية
11 757	11 278	دخل إدار الإيرادات
135 512	132 518	اشتراكات التعاون الفني
45 363	30 009	دخل التمويل المشترك
14 541	10 903	أنواع مختلفة من الدخل
286 852	265 957	مجموع الدخل
		النفقات
125 525	132 092	تكاليف الموظفين
12 415	15 934	النفقات التشغيلية العامة
8 364	9 737	السفر والاجتماعات
27 409	51 936	نفقات مشاريع التعاون الفني
55 820	42 965	تكاليف التمويل المشترك
554	1 678	أنواع مختلفة من التكاليف
230 087	254 342	مجموع النفقات
56 765	11 615	الفائض (العجز) التشغيلي
41 046	(36 074)	أرباح (خسائر) إعادة تقييم العملات
97 811	(24 459)	الفائض (العجز) المبلغ عنه

ويمثل الجدول ٥ الميزانية العامة إلى غاية ٢٠٠٩/١٢/٣١. ويوضح الأصول والخصوم والفوائض بالنسبة لجميع الصناديق المجمعّة.

الجدول ٥: ملخص بيان الميزانية إلى غاية ٢٠٠٩/١٢/٣١
(بآلاف الدولارات الكندية)

2008	2009	
		الأصول
261 219	212 069	النقدية والمكافآت النقدية
12 277	13 031	أنصبة الاشتراكات مستحقة القبض
29 949	54 689	المقبوضات والسلف الأخرى
2 962	4 025	الأصول الأخرى
10 213	1 795	الأصول الثابتة
316 620	285 609	مجموع الأصول
		الخصوم
17 058	0	الالتزامات غير المصفاة
34 575	32 592	حسابات الدفع
4 203	17 519	الديون المستحقة للتمويل المشترك
174 045	168 937	إيرادات/مدفوعات مسبقة للتعاون الفني
2 905	2 752	الخصوم الأخرى
232 786	221 800	مجموع الخصوم
83 836	63 808	صافي الأصول/الأسهام
316 622	285 608	مجموع الخصوم وصافي الأصول/الأسهام

فضلا عن الأرقام الرئيسية المبينة في ورقة العمل C-WP/13568، فيما يلي النقاط الرئيسية للملاحظة الواردة في البيانات المالية لعام ٢٠٠٩:

- تبقى النقدية والوضع المالي العام سليما مع الفوائض الكافية لتناول متطلبات الإنفاق الجديدة والمؤجلة؛
- هناك مبالغ متأخرة مستحقة من الاشتراكات بمبلغ ١٣ مليون دولار كندي، مسجلة كحسابات قبض بالقيمة الكاملة، ولا تزال تمثل قيودا على تنفيذ البرنامج؛
- واصل برنامج التعاون الفني أدائه مع تحقيق هوامش ضيقة، غير أنه أحرز نتائج متطورة خلال عام ٢٠٠٨؛

— هذه هي السنة الثانية من عملة الإبلاغ كدولارات كندية، ونظرا لتقلبات سعر الصرف للدولار الأمريكي بشكل كبير من سنة لأخرى تبقى هناك مكاسب وخسائر كبيرة ناتجة عن المعاملات النقدية. وكانت أنصبة الاشتراك تتم بالدولار الأمريكي إلى غاية عام ٢٠٠٧، وانتقلت إلى استخدام الدولار الكندي في عامي ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ وستوزع بين الدولار الكندي والدولار الأمريكي (بمعدل يبلغ ١:٣) اعتبارا من ٢٠١٠/١/١.

— عملت المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام فيما يخص النفقات للسنة الثانية ولم تُدرج في النفقات المبلغ عنها أي مبالغ أخرى للالتزامات. وستُدرج جميع باقي المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام في عام ٢٠١٠، وسينجم أكبر أثر عن إدراج خصوم المستحقات وطريقة إيرادات الإبلاغ في مجال التعاون الفني.

— تعتبر نظم أغريسو للمحاسبة في الوقت الحالي محددة بشكل جيد وتعد البيانات المالية بسهولة، بالرغم من أن بعض النظم المغذية والمكاتب الإقليمية سيمتد عمرها إلى غاية عام ٢٠١٠.

اعتماد المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام

في عام ٢٠٠٦، وافقت الأمم المتحدة ومجلس الرؤساء التنفيذيين في منظومة الأمم المتحدة على استخدام المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام بدلا من المعايير المحاسبية لمنظومة الأمم المتحدة، لتطبيقها على الحسابات والبيانات المالية. وتقوم منظمات الأمم المتحدة ومن ضمنها الايكاو بتنفيذ هذه المعايير خلال الفترة من عام ٢٠٠٨ إلى عام ٢٠١٤.

وبدأت الايكاو في عام ٢٠٠٨ اعتماد بعض المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام مع الإقرار بالنفقات على أساس الاستحقاق، التي توافق السنة التي شهدت تقديم الخدمات وتسلم البضائع. وفي إطار المعايير المحاسبية لمنظومة الأمم المتحدة، استُخدمت قاعدة التعامل النقدي ومفهوم الارتباط بالالتزامات وجرى الإقرار بالالتزامات، بعد إصدارها، بوصفها نفقات. وتم الحفاظ على السياسات السابقة المتبعة فيما يخص النفقات في عام ٢٠٠٨، وتفيد التقديرات بأن النفقات المبلغ عنها والمسؤولية عن الالتزامات غير المصفاة في نهاية عام ٢٠٠٨ ستزيد بمبلغ ٦٣,٤ مليون دولار كندي وستزداد إيرادات الرسوم الإدارية الواردة في صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية والمحسوبة على أساس النفقات بمبلغ ٠,٤ مليون دولار كندي. وفي إطار المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام، سيجري إقرار هذه المبالغ في الحسابات في السنوات اللاحقة، بعد تقديم الخدمات وتسلم البضائع. ومع اعتماد المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام، ستحدث تغييرات إضافية في البيانات المالية والحسابات. وسوف تتضمن هذه التغييرات تسجيل جميع الإيرادات على أساس الاستحقاق، والأصول الإضافية في صدر البيانات المالية مثل المعدات والخصوم الإضافية مثل استحقاقات نهاية الخدمة.

ويجري تنفيذ المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام في الايكاو على الوتيرة ووفقا للإرشادات التي قدمتها فرقة المهام لمجلس المديرين التنفيذيين لمنظومة الأمم المتحدة والمعنية بالمعايير المحاسبية. وينبغي ملاحظة أنه لأغراض الكفاءة، فإن نظام تخطيط موارد المؤسسات الجاري تنفيذه حاليا في الايكاو يتمشى مع المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام.

الفريق الاستشاري المعني بالتقييم والتدقيق

قام المجلس بإنشاء فريق استشاري مستقل لإسداء المشورة إلى المجلس بشأن إجراءات التدقيق والتقييم وإدارة المخاطر والمراقبة الداخلية للمنظمة. وينتمي أعضاؤه الخمسة إلى أربعة أقاليم مختلفة وهم مستقلون عن الأمانة العامة والمجلس. وقد اجتمع هذا الفريق للمرة الأولى في شهر سبتمبر في عام ٢٠٠٨ وعدة مرات أخرى في عام ٢٠٠٩ وأسدى المشورة إلى المجلس بخصوص عدد من المسائل. وقدم المجلس في أول تقرير له والذي نوقش في أكتوبر ٢٠٠٩ معلومات عن ما إذا كان من الضروري إعداد إدارة المخاطر التي تتسم بالكفاءة والفعالية وعمليات ضمان جودتها وما إذا كانت آليات ضمان الجودة تعمل على أفضل نحو ممكن.

التقييمات والتدقيق

اعتمد المجلس خلال عام ٢٠٠٩ ميثاق مكتب التقييم والتدقيق الداخلي الذي أصبح يسمى في شهر يونيو مكتب التقييم والاستعراض الإداري. ويحدد الميثاق ولاية هذا المكتب، وكذلك خطوط التسلسل الإداري والأدوار التي تقوم بها الجهات المعنية بما في ذلك إقامة العلاقات والتعاون مع الفريق الاستشاري المعني بالتقييم والتدقيق ومراجع الحسابات الخارجي. وجرى إعداد الورقات المفاهيمية الخاصة باعتماد إدارة المخاطر وسياسات وإجراءات للإبلاغ عن المخالفات بناء على طلب الفريق المعني بالتقييم والتدقيق والمجلس. وجرت عمليات تدقيق صندوق إدارات الإيرادات الإضافية، ومتجر السوق الحرة ومكتب المشتريات ويجرى حالياً إعداد عملية تدقيق أخرى بشأن نظام أغريسو لخطة الاستجابة لحالات الطوارئ على الورقات المفاهيمية. وتم التركيز أكثر فأكثر على متابعة الإجراءات المتخذة تمثيلاً مع التوصيات الصادرة عن مكتب التقييم والاستعراض الإداري، وكذلك مراجع الحسابات الخارجي ووحدة التفتيش المشتركة، التي يعمل من أجلها المكتب بوصفه مركزاً للتنسيق. وبناء على توصيات الفريق الاستشاري المعني بالتقييم والتدقيق، ووحدة التفتيش المشتركة ومراجع الحسابات الخارجي، أعدت استراتيجية مفصلة وخطة توسيع للمكتب لفترة الثلاث سنوات المقبلة من أجل زيادة تغطية التدقيق على المستوى الداخلي وتطوير وظيفة التقييم.

المرفق ١ — الجداول المتعلقة

بمعالم النقل الجوي في سنة ٢٠٠٩

ملاحظة عامة: تعتبر البيانات الإحصائية لعام ٢٠٠٩ والواردة في هذا التقرير بيانات أولية: وقد أظهرت الخبرة أن هامش الخطأ للأرقام العالمية قد يكون أقل من ٢ في المائة، ولكنه قد يزيد على هذه النسبة كثيرا في حالة هوامش الريح. وما لم يذكر خلاف ذلك فإن:

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

**الجدول (١) - المجموع العالمي للحركة المدرة للإيرادات — الدولية والداخلية
 (الخطوط المنتظمة لشركات طيران الدول الأعضاء بالايكاو ٢٠٠٠-٢٠٠٩)**

السنة	الركاب الزيادة السنوية %		الركاب الزيادة السنوية %		أطنان بضائع الزيادة السنوية %		بضائع طن كيلومتري منقول الزيادة السنوية %		بريد طن كيلومتري منقول الزيادة السنوية %		مجموع الأطنان الكيلومترية المنقولة الزيادة السنوية %	
	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%
2000	1 672	7.0	3 037 530	8.6	30.4	8.2	118 080	8.7	6 050	5.8	403 960	9.1
2001	1 640	-1.9	2 949 550	-2.9	28.8	-5.3	110 800	-6.2	5 310	-12.2	388 150	-3.9
2002	1 639	-0.1	2 964 530	0.5	31.4	9.0	119 840	8.2	4 570	-13.9	397 120	2.3
2003 ¹	1 691	3.2	3 019 100	1.8	33.5	6.7	125 760	4.9	4 530	-0.9	407 670	2.7
2004	1 888	11.6	3 445 300	14.1	36.7	9.6	139 040	10.6	4 580	1.1	458 910	12.6
2005	2 022	7.1	3 721 690	8.0	37.6	2.5	142 520	2.5	4 660	1.7	487 860	6.3
2006	2 124	5.0	3 938 770	5.8	39.8	5.9	151 230	6.1	4 530	-2.8	516 700	5.9
2007	2 299	8.2	4 234 790	7.5	41.7	4.8	158 010	4.5	4 490	-0.9	547 280	5.9
2008	2 290	-0.4	4 301 750	1.6	40.4	-3.1	155 730	-1.4	4 770	6.42	551 740	0.8
2009	2 270	-0.9	4 216 730	-2.0	37.5	-7.2	139 200	-10.6	4 370	-8.4	526 790	-4.5

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

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

الجدول (٢) - الحركة العالمية المدرة للإيرادات - الحركة الدولية
(الخطوط المنتظمة لشركات طيران الدول الأعضاء بالايكاو، ٢٠٠٠-٢٠٠٩)

السنة	الركاب الزيادة السنوية		الركاب الزيادة السنوية		أطنان بضائع الزيادة السنوية		بضائع الزيادة السنوية		بريد الزيادة السنوية		مجموع الأطنان الكيلومترية المنقولة الزيادة السنوية	
	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين
2000	9.9	542	10.4	1 790 370	8.7	18.8	8.9	101 560	7.7	2 670	10.3	273 090
2001	-1.1	536	-3.6	1 726 580	-4.3	18.0	-5.5	95 950	-0.4	2 660	-4.4	261 030
2002	2.1	547	0.5	1 736 070	4.4	18.8	5.9	101 590	1.9	2 710	2.4	267 170
2003	2.6	561	0.1	1 738 510	4.3	19.6	1.5	103 130	0.0	2 710	0.5	268 420
2004	15.3	647	15.9	2 015 070	11.2	21.8	11.6	115 120	4.4	2 830	13.6	304 920
2005	9.0	705	9.2	2 199 940	3.7	22.6	2.9	118 440	5.3	2 980	6.7	325 450
2006	7.9	761	7.5	2 365 010	5.8	23.9	6.1	125 700	2.0	3 040	7.0	348 080
2007	12.1	853	8.2	2 558 400	5.4	25.2	4.9	131 870	4.96	3 180	6.3	370 100
2008	3.2	880	4.0	2 659 680	-0.8	25.0	-1.1	130 440	4.7	3 330	2.2	378 240
2009	-1.6	966	-3.4	2 568 600	-10.0	22.5	-11.3	115 640	-6.9	3 100	-6.2	354 710

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

الجدول (٣) - اتجاهات عوامل الحمولة للخطوط المنتظمة - الدولية والداخلية
(الخطوط المنتظمة لشركات طيران الدول الأعضاء بالايكاو، ٢٠٠٠-٢٠٠٩)

السنة	الركاب الكيلومترية (بالملايين)	مقاعد كيلومترية معروضة (بالملايين)	معامل حمولة الركاب %	بضائع طن كيلومترية (بالملايين)	بريد طن كيلومترية (بالملايين)	مجموع الأطنان الكيلومترية المنقولة (بالملايين)	مجموع الأطنان الكيلومترية المعروضة (بالملايين)	معامل حمولة الوزن %
2000	3 037 530	4 286 200	71	118 080	6 050	403 960	656 880	61
2001	2 949 550	4 271 860	69	110 800	5 310	388 150	660 000	59
2002	2 964 530	4 167 110	71	119 840	4 570	397 120	654 180	61
2003	3 019 100	4 227 860	71	125 760	4 530	407 670	673 460	61
2004	3 445 300	4 704 730	73	139 040	4 580	458 910	738 750	62
2005	3 721 690	4 975 910	75	142 520	4 660	487 860	780 560	63
2006	3 938 770	5 198 910	76	151 230	4 530	516 700	816 880	63
2007	4 234 790	5 518 670	77	158 010	4 490	547 280	864 280	63
2008	4 301 750	5 674 590	76	155 730	4 770	551 740	876 810	63
2009	4 216 730	5 549 880	76	139 200	4 370	526 790	844 180	62

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

الجدول (٤) - التوزيع الإقليمي للحركة المنتظمة - ٢٠٠٩

معامل حمولة الوزن (%)	الأطنان الكيلومترية المعروضة (بالملايين)	طن كيلومتري منقول بضائع (بالملايين)	معامل حمولة الركاب (%)	راكب كيلومتري منقول (بالملايين)	عدد الركاب المنقولين (بالآلاف)	مرات المغادرة للطائرات (بالآلاف)	عدد الكيلومترات المقطوعة للطائرات (بالملايين)	حسب الإقليم الإحصائي لتنسجيل شركات الطيران	
مجموع الخطوط (الدولية والداخلية) لشركات الدول الأعضاء بالايكاو									
66	217 281	143 590	34 267	76	1 191 483	637 850	7 183	8 964	أوروبا
	25,7	27,3	24,6		28,3	28,1	27,8	26,7	النسبة من الحركة العالمية
53	21 309	11 393	1 900	66	98 001	47 527	594	905	أفريقيا
	2,5	2,2	1,4		2,3	2,1	2,3	2,7	النسبة من الحركة العالمية
58	59 972	34 916	10 938	73	254 736	87 061	703	1 470	الشرق الأوسط
	7,1	6,6	7,9		6,0	3,8	2,7	4,4	النسبة من الحركة العالمية
64	244 555	156 078	50 816	74	1 150 554	626 018	5 624	7 920	آسيا والمحيط الهادئ
	29,0	29,6	36,5		27,3	27,6	21,8	23,6	النسبة من الحركة العالمية
61	261 769	159 341	36 382	81	1 331 528	732 007	9 878	12 390	أمريكا الشمالية
	31,0	30,2	26,1		31,6	32,2	38,3	37,0	النسبة من الحركة العالمية
55	39 297	21 469	4 898	68	190 432	140 453	1 821	1 863	أمريكا اللاتينية والكاريبي
	4,7	4,1	3,5		4,5	6,2	7,1	5,6	النسبة من الحركة العالمية
62	844 182	526 787	139 200	76	4 216 733	2 270 916	25 803	33 513	المجموع
الخطوط الدولية للدول الأعضاء بالايكاو									
66	196 626	130 704	33 467	77	1 058 699	469 194	4 645	7 407	أوروبا
	34,8	36,8	28,9		41,2	54,2	57,5	43,1	النسبة من الحركة العالمية
52	19 371	10 129	1 825	65	85 121	30 853	365	738	أفريقيا
	3,4	2,9	1,6		3,3	3,6	4,5	4,3	النسبة من الحركة العالمية
58	57 359	33 348	10 861	72	238 053	65 195	471	1 315	الشرق الأوسط
	10,1	9,4	9,4		9,3	7,5	5,8	7,7	النسبة من الحركة العالمية
65	163 960	106 201	44 653	73	653 300	162 626	1 116	3 775	آسيا والمحيط الهادئ
	29,0	29,9	38,6		25,4	18,8	13,8	22,0	النسبة من الحركة العالمية
59	104 129	61 050	20 980	79	431 149	99 787	1 021	3 010	أمريكا الشمالية
	18,4	17,2	18,1		16,8	11,5	12,6	17,5	النسبة من الحركة العالمية
55	24 203	13 280	3 858	69	102 282	38 172	456	926	أمريكا اللاتينية والكاريبي
	4,3	3,7	3,3		4,0	4,4	5,7	5,4	النسبة من الحركة العالمية
63	565 648	354 713	115 643	75	2 568 605	865 827	8 073	17 171	المجموع

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

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

الجدول (٥) - الأطنان الكيلومترية والركاب الكيلومترات المنقولون على الخطوط المنتظمة
(الدول ومجموعات الدول التي نقلت خطوطها الجوية أكثر من ١٠٠ مليون طن كيلومترات في عام ٢٠٠٩^١)

الدولة أو مجموعة الدول	طن كيلومترات منقول (ملايين)						طن كيلومترات منقول (ملايين) (الركاب، البضائع، البريد)									
	العمليات الدولية			مجموع العمليات (الدولية والداخلية)			العمليات الدولية			مجموع العمليات (الدولية والداخلية)						
	الزيادة أو النقصان %	٢٠٠٨	٢٠٠٩	الترتيب في ٢٠٠٩	الزيادة أو النقصان %	٢٠٠٨	٢٠٠٩	الترتيب في ٢٠٠٩	الزيادة أو النقصان %	٢٠٠٨	٢٠٠٩	الترتيب في ٢٠٠٩				
الولايات المتحدة الصين ^٢	-5	393 772	372 738	1	-4	1 278 997	1 227 573	1	-8	58 958	54 372	1	-6	157 072	147 819	1
هونغ كونج SAR ^٣	-10	56 380	50 831	13	16	285 295	330 243	2	-7	12 554	11 651	10	11	37 169	41 188	2
مكاو SAR ^٤	-4	91 639	88 071		-4	91 639	88 071		-6	17 906	16 882		-6	17 906	16 882	
ألمانيا	-19	2 553	2 078		-19	2 553	2 078		-32	353	240		-32	353	240	
المملكة المتحدة دول الخليج	-7	211 126	196 382	3	-7	220 759	205 371	3	-10	29 156	26 243	2	-10	30 074	27 097	3
فرنسا	-1	223 640	222 278	2	-1	232 592	230 596	3	-3	23 378	22 782	3	-3	24 101	23 449	4
اليابان	15	124 831	143 849	4	15	124 831	143 849	6	13	19 337	21 822	4	13	19 337	21 822	5
جمهورية كوريا	-5	140 106	133 457	5	-5	160 278	152 256	5	-10	18 996	17 178	5	-9	20 982	19 031	6
هولندا	-8	72 572	66 575	10	-9	140 927	127 859	7	-12	14 354	12 665	9	-11	20 458	18 170	7
سنغافورة	0	77 435	77 276	9	-1	83 192	82 264	15	-1	15 753	15 589	6	-1	16 283	16 059	8
كندا	-5	95 183	90 178	6	-5	95 189	90 184	10	-8	14 305	13 111	7	-8	14 306	13 112	9
أستراليا	-13	96 711	84 514	8	-13	96 711	84 514	13	-18	15 902	12 973	8	-18	15 902	12 973	10
الاتحاد الروسي	-3	62 814	60 979	11	-3	110 602	107 371	8	-3	7 137	6 942	12	-3	12 243	11 904	11
الهند	-9	55 244	50 061	14	-7	108 579	100 515	9	-9	7 633	6 923	13	-8	12 645	11 652	12
إسبانيا	-9	40 943	37 143	19	-8	91 096	83 828	14	-7	5 551	5 168	18	-7	10 669	9 918	13
إيرلندا	8	40 570	43 773	16	9	78 653	85 768	12	3	4 932	5 086	19	5	8 503	8 942	14
النرويج	-7	63 991	59 821	12	-8	87 100	80 134	16	-7	6 849	6 361	15	-8	9 011	8 279	15
البرازيل	10	79 498	87 475	7	10	79 498	87 475	11	10	7 291	8 008	11	10	7 291	8 008	16
تايلاند	-1	20 774	20 649	25	12	66 144	74 049	17	0	2 458	2 464	26	8	6 798	7 364	17
ماليزيا	-8	52 948	48 885	15	-6	57 184	53 478	18	-8	7 112	6 539	14	-7	7 509	6 970	18
تركيا	-7	37 795	35 020	20	-4	47 323	45 532	20	-11	5 883	5 251	17	-8	6 758	6 207	19
قطر	19	34 251	40 682	17	16	42 560	49 529	19	24	3 924	4 855	20	20	4 709	5 669	20
لوكسمبورغ	12	36 203	40 408	18	12	36 203	40 408	21	14	4 922	5 621	16	14	4 922	5 621	21
إيطاليا	-17	495	411	113	-17	495	411	116	-13	5 402	4 688	21	-13	5 402	4 688	22
سويسرا	-3	32 338	31 366	21	-3	41 217	39 811	22	-22	4 486	3 494	23	-19	5 364	4 329	23
المملكة العربية	-2	30 140	29 423	22	-2	30 268	29 560	25	-5	4 211	4 009	22	-5	4 225	4 022	24
نيوزيلندا	4	19 451	20 248	27	4	27 736	28 891	26	-6	3 071	2 902	25	-4	3 888	3 746	25
المكسيك	-8	24 400	22 473	23	-8	28 045	25 924	29	-10	3 385	3 062	24	-9	3 772	3 429	26
أندونيسيا	-6	20 707	19 423	28	-11	34 611	30 922	24	-6	2 488	2 332	29	-10	3 783	3 401	27
جنوب أفريقيا	-1	8 860	8 807	41	-9	34 952	31 873	23	-2	1 038	1 022	43	-8	3 548	3 258	28
اسكتلندا ^٥	-8	20 605	18 866	29	-7	28 953	26 926	27	-10	2 537	2 296	30	-8	3 386	3 108	29
شيلي	-16	24 627	20 689	24	-16	31 405	26 531	28	-21	2 992	2 378	27	-19	3 639	2 932	30
كولومبيا	-2	12 111	11 822	36	1	17 427	17 523	32	-7	2 357	2 204	31	-4	2 891	2 769	31
البرتغال	11	7 784	8 629	42	4	14 025	14 534	38	3	1 879	1 944	33	0	2 524	2 530	32
إسرائيل	-5	21 726	20 600	26	-6	24 159	22 820	30	-6	2 311	2 161	32	-7	2 558	2 385	33
الفلبين	-1	17 088	16 931	30	-1	17 404	17 251	33	-12	2 654	2 333	28	-12	2 682	2 362	34
فلندا	-7	14 913	13 854	34	-2	18 698	18 254	31	-12	1 798	1 589	38	-7	2 167	2 005	35
النمسا	-8	17 044	15 693	31	-8	17 859	16 389	35	-9	2 091	1 908	34	-9	2 162	1 969	36
فيتنام	-10	16 324	14 644	32	-10	16 464	14 775	37	-12	2 140	1 879	35	-12	2 155	1 893	37
مصر	-6	10 152	9 530	39	5	15 762	16 473	34	-4	1 114	1 065	42	4	1 716	1 792	38
البحرين	6	13 537	14 344	33	4	14 266	14 801	36	4	1 557	1 624	37	2	1 631	1 670	39
بلجيكا	-7	13 656	12 753	35	-7	13 656	12 753	41	-9	1 837	1 670	36	-9	1 837	1 670	39
إثيوبيا	-7	7 690	7 158	47	-7	7 690	7 158	52	-12	1 744	1 534	39	-12	1 763	1 543	41
باكستان	5	9 147	9 562	38	5	9 303	9 746	43	6	1 384	1 460	40	6	1 399	1 478	42
جمهورية إيران	-7	12 075	11 281	37	-6	13 916	13 049	39	-9	1 378	1 256	41	-9	1 579	1 444	43
الأرجنتين	-7	5 909	5 481	54	4	12 292	12 818	40	-9	601	546	56	3	1 175	1 205	44
بيرو	-6	7 440	6 978	48	-7	13 037	12 156	42	-7	789	730	50	-8	1 296	1 198	45
سري لانكا	10	5 627	6 180	52	1	9 171	9 288	45	3	721	744	49	-2	1 056	1 035	46
كينيا	-15	9 071	7 750	44	-15	9 071	7 750	48	-15	1 155	988	44	-15	1 155	988	47
الكويت	-1	7 812	7 695	45	-2	8 047	7 925	47	-3	1 000	965	46	-3	1 021	987	48
المغرب	4	7 368	7 670	46	4	7 368	7 670	49	3	945	975	45	3	945	975	49
	-3	9 611	9 313	40	-3	9 901	9 582	44	-3	919	895	47	-3	947	920	50

الجدول (٦) - البضائع المنقولة بالأطنان الكيلومترية على الخطوط المنتظمة
(الدول ومجموعات الدول التي نقلت خطوطها الجوية أكثر من ٢٥ مليون طن كيلومتري من البضائع خلال ٢٠٠٩)

الأطنان الكيلومترية للبضائع المنقولة (بالملايين)								الدولة أو مجموعة الدول
مجموع العمليات (الدولية والداخلية)				مجموع العمليات (الدولية والداخلية)				
الزيادة أو النقصان (%)	٢٠٠٨	٢٠٠٩	الترتيب في ٢٠٠٩	الزيادة أو النقصان (%)	٢٠٠٨	٢٠٠٩	الترتيب في ٢٠٠٩	
-11	22 443	19 937	1	-11	39 372	35 084	1	الولايات المتحدة
-5	7 409	7 020	4	0	11 386	11 421	2	الصين ²
-8	8 988	8 229		-8	8 988	8 229		إقليم هونغ كونغ الإداري الخاص ³
-67	98	32		-67	98	32		إقليم ماكاو الإداري الخاص ⁴
-2	8 658	8 480	2	-2	8 727	8 551	3	جمهورية كوريا
-15	7 287	6 171	6	-14	8 173	7 018	4	اليابان
4	7 289	7 551	3	4	7 289	7 551	5	الإمارات العربية المتحدة
-18	8 342	6 801	5	-18	8 353	6 809	6	ألمانيا
-7	6 282	5 862	7	-7	6 284	5 864	7	المملكة المتحدة
-24	7 310	5 535	8	-24	7 310	5 535	8	سنغافورة
-20	5 973	4 751	9	-20	6 163	4 921	9	فرنسا
-13	5 358	4 651	10	-13	5 358	4 651	10	لوكسمبورغ
-15	4 645	3 960	11	-15	4 645	3 960	11	هولندا
-2	1 855	1 814	16	-4	2 400	2 306	12	الاتحاد الروسي
-9	2 258	2 059	12	-9	2 289	2 091	13	تاييلند
-16	2 407	2 031	13	-16	2 444	2 064	14	ماليزيا
-8	2 051	1 890	15	-8	2 212	2 032	15	أستراليا
19	1 639	1 953	14	19	1 639	1 953	16	قطر
2	900	915	24	-1	1 807	1 782	17	البرازيل
-3	1 102	1 069	19	-3	1 389	1 347	18	كندا
-2	984	968	22	0	1 234	1 235	19	الهند
-10	1 257	1 129	17	-10	1 308	1 179	20	شيلي
-18	1 313	1 072	18	-18	1 383	1 138	21	العربية السعودية
-2	1 015	996	21	-5	1 100	1 043	22	كولومبيا
-13	1 181	1 030	20	-13	1 182	1 030	23	سويسرا
-18	1 119	919	23	-20	1 251	1 002	24	اسبانيا
-16	979	821	25	-17	997	830	25	بلجيكا
-13	921	799	26	-13	921	799	26	نيوزيلندا
60	442	710	27	52	481	729	27	تركيا
-14	698	601	29	-14	761	652	28	جنوب أفريقيا
-33	926	622	28	-33	926	622	29	اسرائيل
-11	542	484	30	-11	543	484	30	فنلندا
-13	542	471	31	-13	542	471	31	البحرين
-7	424	393	33	-9	483	440	32	المكسيك
-69	1 275	399	32	-69	1 279	400	33	إيطاليا
-19	421	341	34	-19	421	342	34	النمسا
1	199	202	42	5	296	311	35	فيتنام
-42	518	300	35	-42	523	303	36	اسكندنافيا ⁵
-13	330	287	36	-13	347	301	37	البرتغال
1	280	281	37	1	280	281	38	الكويت
-16	331	279	38	-16	331	279	39	سري لانكا
-7	156	145	47	-17	334	277	40	أندونيسيا

الأطنان الكيلومترية للبضائع المنقولة (بالملايين)								الدولة أو مجموعة الدول
مجموع العمليات (الدولية والداخلية)				مجموع العمليات (الدولية والداخلية)				
الزيادة أو النقصان (%)	٢٠٠٨	٢٠٠٩	الترتيب في ٢٠٠٩	الزيادة أو النقصان (%)	٢٠٠٨	٢٠٠٩	الترتيب في ٢٠٠٩	
-8	295	271	39	-8	295	272	41	كينيا
-17	285	237	41	-17	320	266	42	باكستان
11	228	254	40	11	228	254	43	إثيوبيا
-25	220	166	45	-18	277	227	44	الفلبين
-13	212	185	43	-14	230	197	45	بيرو
-8	195	179	44	-8	195	180	46	مصر
-20	191	152	46	-20	191	153	47	موريشيوس
-1	122	121	48	-1	122	121	48	أيرلندا
-20	141	113	49	-20	141	113	49	الأردن
-14	120	102	50	-15	132	112	50	الأرجنتين
-13	104	90	51	-13	104	90	51	بروني دار السلام
-18	86	71	54	-15	97	82	52	جمهورية إيران الإسلامية
-39	127	77	52	-39	127	77	53	إيسلندا
6	72	76	53	6	72	76	54	أوزبكستان
-13	76	66	55	-13	76	66	55	فيجي
-9	70	63	56	-9	71	64	56	أنغولا
-20	78	63	56	-20	78	63	57	لبنان
-9	68	61	58	-9	68	62	58	غابون
-30	79	55	59	-30	79	55	59	بولندا
-17	63	52	60	-17	63	53	60	أوكرانيا
-9	54	49	61	-9	55	50	61	المغرب
-14	49	42	62	-14	49	42	62	ترينيداد وتوباغو
-9	41	37	65	-11	47	42	62	السودان
100	19	38	63	100	20	39	64	عمان
-19	48	38	63	-19	48	38	65	قبرص
-55	67	30	66	-55	70	31	66	اليونان
-9	30	27	67	-9	30	27	67	أوغندا
-14	30	26	68	-15	32	27	67	كوبا
-20	33	26	68	-20	33	26	69	اليمن
-11	131 345	116 728		-10	156 594	140 254		مجموع البلدان المذكورة أعلاه (٦٩) ^٦
	375	322			416	356		مجموع البلدان الأخرى
-11	131 720	117 050		-10	157 010	140 610		مجموع الدول الأعضاء بالايكاو الـ ١٩٠

- ١- معظم بيانات ٢٠٠٩ هي أرقام تقديرية، وبذلك قد يتغير الترتيب ونسبة الزيادة أو النقصان عند توافر المعلومات النهائية.
- ٢- لأغراض إحصائية، تستثنى من بيانات حركة النقل في إقليمي هونج كونج وماكاو الإداريين الخاصين وحركة النقل في مقاطعة تايوان التابعة للصين.
- ٣- حركة النقل في إقليم هونج كونج الإداري الخاص.
- ٤- حركة النقل في إقليم ماكاو الإداري الخاص.
- ٥- ثلاث دول — الدانمرك والنرويج والسويد.
- ٦- تشمل الدول المبيّنة في الملاحظات ٥ و ٦.

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

الجدول (٧) - الإيرادات التقديرية لحركة نقل الركاب الدولية غير المنتظمة ٢٠٠٩-٢٠٠٠

بملايين الركاب الكيلومترين المنقولين										الفئة
2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	
197 690	223 360	241 730	245 105	262 560	266 590	240 720	244 930	272 790	265 460	الحركة غير المنتظمة ^١
-11.5	-7.6	-1.4	-6.6	-1.5	10.7	-1.7	-10.2	2.8	11.4	نسبة التغيير السنوي (٪)
2 568 600	2 659 680	2 558 400	2 365 010	2 199 940	2 015 070	1 738 510	1 736 070	1 726 580	1 790 370	الحركة المنتظمة
-3.4	4.0	8.2	7.5	9.2	15.9	0.1	0.5	-3.6	10.4	نسبة التغيير السنوي (٪)
2 766 290	2 883 040	2 800 130	2 610 115	2 462 500	2 281 660	1 979 230	1 981 000	1 999 370	2 055 830	مجموع الحركة
-4.0	3.0	7.3	6.0	7.9	15.3	-0.1	-0.9	-2.7	10.5	نسبة التغيير السنوي (٪)
7.1	7.7	8.6	9.4	10.7	11.7	12.2	12.4	13.6	12.9	الحركة غير المنتظمة كنسبة مئوية من إجمالي الحركة

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

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

الجدول (٨) - الحركة في المطارات الرئيسية في العالم

أول ٢٥ مطارا في العالم مرتبة حسب عدد الركاب الإجمالي في عام ٢٠٠٩

الترتيب	المدينة	المطار	حركة الركاب المغادرين والقادمين			حركة الطائرات		
			٢٠٠٩ (بالآلاف)	٢٠٠٨ (بالآلاف)	٢٠٠٨/٢٠٠٩ (%)	٢٠٠٩ (بالآلاف)	٢٠٠٨ (بالآلاف)	٢٠٠٨/٢٠٠٩ (%)
1	أتلنطا، جورجيا	هارترفيلد - جاكسون الدولي	88 032	90 039	-2.2	970	978	-0.8
2	لندن	هيثرو	66 037	67 055	-1.5	466	479	-2.6
3	بيجين	كابيتال	65 375	55 938	16.9	488	430	13.6
4	شيكاغو، ايلينوا	أوهار الدولي	64 398	70 819	-9.1	828	882	-6.1
5	طوكيو	هانيدا (طوكيو الدولي)	61 904	66 736	-7.2	321	339	-5.1
6	باريس	شارل ديغول	57 907	60 875	-4.9	525	560	-6.2
7	لوس أنجلوس، كاليفورنيا	لوس أنجلوس الدولي	56 521	59 816	-5.5	545	623	-12.5
8	دالاس/فورت وورث، تكساس	دالاس/فورت وورث الدولي	56 030	57 093	-1.9	639	656	-2.7
9	فرانكفورت	فرانكفورت	50 933	53 467	-4.7	463	486	-4.7
10	دنفر	دنفر الدولي	50 167	51 245	-2.1	612	626	-2.3
11	مدريد	باراخاس	48 221	50 809	-5.1	430	463	-7.1
12	نيويورك، نيويورك	ج.ف. كينيدي الدولي	45 915	47 807	-4.0	415	439	-5.4
13	هونغ كونغ	هونغ كونغ الدولي	45 559	47 860	-4.8	288	301	-4.3
14	أمستردام	أمستردام - شيبول	43 570	47 430	-8.1	402	442	-9.0
15	دبي	دبي الدولي	40 902	37 441	9.2	281	270	4.0
16	بانكوك	بانكوك الدولي	40 500	38 603	4.9	258	249	3.4
17	لاس فيغاس، نيفادا	ماكارن الدولي	40 469	43 209	-6.3	511	579	-11.7
18	هيوستن، تكساس	هيوستن جورج بوش الدولي	40 007	41 709	-4.1	538	576	-6.6
19	فينيكس، أريزونا	سكاي هابرر الدولي	37 825	39 891	-5.2	457	502	-9.0
20	سان فرانسيسكو	سان فرانسيسكو الدولي	37 224	37 235	0.0	380	388	-2.1
21	سنغافورة	تشنجي	37 204	37 695	-1.3	245	235	4.3
22	غوانغزو	غوانغزو باين الدولي	37 048	33 435	10.8	309	280	10.2
23	جاكارتا	جاكارتا سوكامو هاتا الدولي	36 466	32 233	13.1	269	250	7.4
24	شارلوت	شارلوت دوغلاس الدولي	34 577	34 739	-0.5	509	536	-5.0
25	ميامي، فلوريدا	ميامي الدولي	33 886	34 064	-0.5	351	372	-5.4
		المجموع	1 216 677	1 237 243	-1.7	11 502	11 941	-3.7

أول ٢٥ مطارا في العالم مرتبة حسب عدد الركاب الدولي في عام ٢٠٠٩

حركة الطائرات			حركة الركاب المغادرين والقادمين			المطار	المدينة	الترتيب
٢٠٠٨/٢٠٠٩ (بالآلاف)	٢٠٠٨ (بالآلاف)	٢٠٠٩ (بالآلاف)	٢٠٠٨/٢٠٠٩ (بالآلاف)	٢٠٠٨ (بالآلاف)	٢٠٠٩ (بالآلاف)			
-1.0	412	408	-1.2	61 492	60 782	هيثرو	لندن	1
-6.0	456	429	-5.0	55 825	53 015	شارل ديغول	باريس	2
-4.3	301	288	-4.8	47 860	45 559	هونغ كونغ الدولي	هونغ كونغ	3
-10.5	408	365	-4.9	46 827	44 521	فرانكفورت	فرانكفورت	4
-8.2	426	391	-8.1	47 386	43 567	شيبول	أمستردام	5
11.2	203	226	9.6	36 592	40 104	دبي الدولي	دبي	6
3.4	232	240	-1.3	37 695	37 204	تشنجى	سنغافورة	7
-3.9	178	171	-4.4	32 287	30 862	ناريتا	طوكيو	8
-5.6	252	238	-3.4	30 430	29 388	باراخاس	مريد	9
-3.7	189	182	-4.2	31 608	30 280	بانكوك سوفامابومي الدولي	بانكوك	10
-5.3	208	197	-5.7	30 457	28 721	جاتيك	لندن	11
-6.3	207	194	-5.2	29 757	28 208	انشيون الدولي	سيول	12
-9.2	294	267	-4.6	24 560	23 422	فرانز جوزيف شتراوس	ميونيخ	13
-1.4	144	142	-2.2	22 401	21 900	ج.ف. كينيدي الدولي	نيويورك نيويورك	14
-0.1	214	214	0.0	21 413	21 409	زيورخ	زيورخ	15
-8.6	186	170	-2.4	21 356	20 853	فيومنتينو	روما	16
-14.2	168	144	-12.0	22 558	19 850	دبلن	دبلن	17
-3.2	118	114	-1.0	19 754	19 564	تاويان تاويان الدولي	تايبى	18
11.9	122	136	8.8	17 837	19 402	كوالا لمبور الدولي	كوالا لمبور	19
17.0	131	153	7.8	17 069	18 396	أتاتورك الدولي	اسطنبول	20
-10.6	151	135	-9.8	20 015	18 061	ستانتيد	لندن	21
-11.8	207	183	-9.2	19 413	17 620	كوبنهاغن	كوبنهاغن	22
-3.9	321	309	-4.7	18 472	17 605	لستر ب، بيرسون	تورنتو	23
-10.0	241	217	-8.6	19 017	17 384	فيينا الدولي	فيينا	24
-9.3	208	189	-8.4	18 306	16 770	بروكسل الدولي	بروكسل	25
-4.6	5,978	5,702	-3.5	750,385	724,446	المجموع		

المصدر — النموذج | لإبلاغ الإيكاو بتقارير النقل الجوي ومواقع المطارات على الانترنت.

الجدول (٩) — نتائج التشغيل والنتائج الصافية^١
(الخطوط المنتظمة للدول الأعضاء في الإيكاو^٢)

السنة	إيرادات التشغيل (بملايين) الدولارات الأمريكية	مصاريف التشغيل (بملايين) الدولارات الأمريكية	نتيجة التشغيل		النتيجة الصافية ^٢	
			المبلغ (بملايين) الدولارات الأمريكية	النسبة المئوية لإيرادات التشغيل	المبلغ (بملايين) الدولارات الأمريكية	النسبة المئوية لإيرادات التشغيل
2000	328 500	317 800	10 700	3.3	3 700	1.1
2001	307 500	319 300	-11 800	-3.8	-13 000	-4.2
2002	306 000	310 800	-4 800	-1.6	-11 300	-3.7
2003	321 800	323 300	-1 500	-0.5	-7 500	-2.3
2004	378 800	375 500	3 300	0.9	-5 600	-1.5
2005	413 300	408 900	4 400	1.1	-4 100	-1.0
2006	465 200	450 200	15 000	3.2	5 000	1.1
2007	509 800	489 900	19 900	3.9	14 700	2.9
2008 ^{3,4}	563 600	572 500	-8 900	-1.6	-36 000	-6.4

- ١- الإيرادات والمصاريف هي تقديرية بالنسبة لشركات الطيران التي لم تقدم تقارير.
- ٢- اشتمت النتيجة الصافية من نتيجة التشغيل باحتساب البنود غير التشغيلية (مثل الفوائد والإعانات المباشرة) (مبسوطة بعلامة الزائد أو بعلامة الناقص حسب الحالة) والضرائب على الإيرادات. أما نتائج التشغيل والنتائج الصافية المنقولة عن التقارير، وخاصة النتائج الصافية، فهي الفروق الضئيلة بين الأرقام التقديرية (الإيرادات والمصروفات) ومن ثم فهي غير مؤكدة.
- ٣- يبلغ صافي الخسائر وخسائر التشغيل لعام ٢٠٠٨ بما فيها تأثيرها الشديد على أسواق عقود الوقود الاحتياطية، حوالي ٦ بليون دولار أمريكي.
- ٤- يشمل صافي خسائر عام ٢٠٠٨ الأثر الناتج عن الرسوم غير النقدية المتصلة بمكافآت رأس المال وإضعاف الأصول غير الملموسة، بمبلغ ١٤ بليون دولار أمريكي تقريبا.
- المصدر — النموذج EF لإبلاغ الإيكاو بتقارير النقل الجوي وتقديرات الإيكاو للدول التي لم تقدم تقاريرها.

الجدول (١٠) - أسطول النقل التجاري للدول الأعضاء في الإيكاو^١
عند نهاية كل سنة ٢٠٠٠-٢٠٠٩

Year	طائرات توربينية نفاثة العدد	النسبة	طائرات توربينية مروحية العدد	النسبة	طائرات بمحركات مكبسية العدد	النسبة	مجموع الطائرات من جميع الأنواع
2000	16 004	78.2	4 320	21.1	132	0.6	20 456
2001	15 923	78.8	4 162	20.6	118	0.6	20 203
2002	16 508	80.1	3 978	19.3	119	0.6	20 605
2003	16 931	81	3 854	18.4	110	0.5	20 895
2004	17 682	82	3 784	17.5	98	0.5	21 564
2005	18 221	82.7	3 708	16.8	94	0.4	22 023
2006	18 890	83.1	3 765	16.6	86	0.4	22 741
2007	19 893	83.7	3 803	16	80	0.3	23 776
2008	19 884	83.8	3 775	15.9	71	0.3	23 730
2009	20 275	84.1	3 768	15.6	67	0.3	24 110

- ١- باستثناء الطائرات التي تقل كتلتها الإقلاعية القصوى عن ٩ ٠٠٠ كجم (٢٠ ٠٠٠ باوند).
المصدر — OAG Aviation Solutions.

الجدول (١١): — أمن الطيران

السنة	عدد أفعال التدخل غير المشروع	عدد أفعال الاستيلاء غير المشروع		عدد أفعال الهجمات على التجهيزات		عدد الأشخاص الذين جرحوا أو قتلوا في أثناء أفعال التدخل غير المشروع	
		استيلاء	محاولة استيلاء	هجمات فعلية على التجهيزات	محاولات الهجمات على التجهيزات	القتلي	الجرحي
1989	14	8	4	0	0	-	38
1990	36	20	12	0	1	2	145
1991	15	7	5	0	1	2	2
1992	10	6	2	0	1	1	123
1993	48	30	7	0	3	8	38
1994	43	22	5	0	4	10	57
1995	17	9	3	0	2	3	5
1996	22	3	12	0	4	3	159
1997	15	6	5	0	2	1	2
1998	17	11	2	0	1	3	1
1999	14	11	2	0	0	1	3
2000	30	12	8	0	1	9	50
2001	24	7	2	4	7	3	3 217
2002	40	2	8	2	24	2	14
2003	35	3	5	0	10	12	77
2004	16	1	4	2	2	3	8
2005	6	2	0	0	2	2	60
2006	17	1	3	0	4	8	27
2007	22	4	2	3	2	11	33
2008	23	1	6	0	3	13	31
2009	23	5	3	0	1	14	4

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

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

٣- تشمل محاولات التخريب.

المرفق ٢ — مشاريع التعاون الفني

قوائم البلدان/الأقاليم

أفغانستان

تنفيذ الخطة الانتقالية لمطار كابول الدولي

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

ساعد المشروع وزارة النقل والطيران المدني في نقل المهام المتعلقة بمطار كابول الدولي من الإدارة العسكرية إلى الإدارة المدنية من خلال قيام خبراء الايكاو بتوفير التوجيهات والوثائق، مع تقديم الخدمات التي تفي بالمعايير الدولية والتي هناك حاجة ماسة إليها، وذلك باستخدام موظفي المساعدة التشغيلية. وقدمت المساعدة الفنية إلى موظفي وزارة النقل والطيران المدني في مجالات خدمات معلومات الطيران، والاتصالات، والملاحة والاستطلاع، وعمليات المطار، وتكنولوجيا المعلومات، والهندسة، والأرصاد الجوية، والإطفاء والإنقاذ، ومراقبة الحركة الجوية، واللغة الانجليزية. وقدم لموظفي وزارة النقل والطيران المدني ٤١ منحة دراسية في مختلف تخصصات الطيران المدني الفنية مع حوالي ١٥٠٠ ساعة من المحاضرات المحلية في صفوف الدراسة. وأتم موظفون وطنيون مؤخرا تدريباً لتأهيلهم كمسؤولين للإطفاء، وبدأ ٨ من مسؤولي الأرصاد الأفغان التدريب أثناء العمل. وتم إعداد مشاريع أدلة عن عمليات المطار ونظم إدارة السلامة. وتم شراء أجهزة ملاحية، وعربات إطفاء للمطار، ومعدات للتدريب بمجال الطيران، وشاحنة مدرعة. وقام خبراء الايكاو بتسهيل العديد من المشاريع في مطار كابول، منها افتتاح مبنى المطار الدولي الجديد وتجديد مبنى المطار الداخلي. وقدم الخبراء أيضا إرشادات ودعم في تخصصات أخرى متعلقة بسلطة المطار والوزارة وجهات أخرى.

مراقبة السلامة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة أفغانستان، إلى تعزيز قدرة مراقبة السلامة الجوية لوزارة النقل والطيران المدني. وبدأ هذا المشروع في شهر سبتمبر ٢٠٠٨ وكان متوقعا أن يدوم ١٢ شهرا، وجرى تمديده لمدة ثلاثة أشهر.

منجزات المشروع

ساعد المشروع وزارة النقل والطيران المدني في إجراء أنشطة مراقبة وتفتيش عمليات الطيران، بما في ذلك مشغلي الخطوط الجوية ومنظمات الصيانة. وتم إعداد برامج إلكترونية لجمع وتحليل بيانات التدقيق باستخدام منات من بنود التفتيش لهذا الغرض. وترتب على المشروع إعداد إجراءات ونظم وأدلة لكفالة التطبيق الفعال لمهام مراقبة سلامة عمليات الطيران وترخيص المشغلين الجويين في أفغانستان. وبالإضافة إلى الدعم المقدم لوزارة النقل والطيران المدني، ساعد المشروع شركة أريانا الأفغانية في اعتماد المعايير الدولية.

الأرجنتين

تحديث نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) وتعزيز إدارة الطيران المدني الوطنية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة الأرجنتين، إلى تحديث نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع التي توفر الهيكلية الأساسية للملاحة الجوية الوطنية والإقليمية. ويهدف هذا المشروع إلى دعم مراقبة السلامة والتنبؤات للتنمية الاجتماعية والاقتصادية والثقافية للطيران المدني. وقد بدأ هذا المشروع في شهر سبتمبر ٢٠٠٤، وكان من المتوقع أن يدوم سنتين لكن تم تمديده إلى أكتوبر ٢٠١٠.

منجزات المشروع

وقّع ٢٠ عقدا لشراء أجهزة ومعدات، وتضمنت هذه شراء محاكي طيران-NOVEQSE BANK، وأجهزة اتصال على التردد العالي جدا لروزاريو ايفا، ومضختان آليتان ومسجل لأريوبارك، وأجهزة مراقبة الاتصالات الصوتية (VCCS) لأريوبارك، روزاريو ٢ محطة ايفا، وجهاز تردد عالي لCORDOBA & CIPE Ezeiza ومسجلات لCORDOBA & CIPE Ezeiza ومحولات متعددة وجهاز مراقبة الاتصالات الصوتية لمركز التدريب والتطوير التجريبي، وصيانة طائرة من طراز لير-جت ت-٣٥، ومعدات خدمة الطيران في جميع الأجواء، ونظام معلومات لتسجيل حركة الطائرات، ومعدات الاتصال على التردد العالي جدا للمنطقة الشمالية (رانو)، ومعدات الاتصال على التردد العالي جدا، ومعدات اتصال هاتفي لإقليم طيران إيزيزا، وجهاز لقياس المسافة لمطار برانيا، وهوائي التحديد

العالمي للموقع لمطار إيزيزا، وموقع مراقبة في برج مطار ميرلو، وبرامج أوتوكاد للحركة الجوية، وبرامج ويفيونيكس للحركة الجوية.

إنشاء الإدارة الوطنية الجديدة للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تموله حكومة الأرجنتين إلى إنشاء كيان جديد مسؤول عن توفير خدمات المطارات والملاحة الجوية ومراقبة السلامة، بما في ذلك نقل جميع المهام والموجبات التي تنفذها قيادة المناطق الجوية للقوات الجوية الأرجنتينية. وكان من المتوقع لهذا المشروع الذي بدأ في سبتمبر ٢٠٠٧ أن يستكمل خلال ٣٦ شهرا ولكن تم تمديده حتى ٢٠١٠.

منجزات المشروع

نقلت مسؤوليات الطيران المدني من قيادة المناطق الجوية للقوات الجوية الأرجنتينية إلى الإدارة الوطنية الجديدة للطيران المدني. ونقل ٤٠٠٠ موظف، ٦٠٪ منهم عسكريين و ٤٠٪ مدنيين، إلى المنظمة الجديدة. وجرى تدريب ١٢٠ مراقبا جويا على نظم مراقبة خدمات الحركة الجوية. ووضعت خطة عمل لزيادة الكفاءة والأمان في نظام مراقبة الحركة الجوية. وتم شراء تجهيزات مكتبية إلكترونية لإعداد نظام إدارة آلي. ونقح قانون الطيران وجرى تحديثه. وتم شراء معدات مثل رادار ونظم الهبوط الآلي وعربات للإطفاء.

مساعدة من القوات الجوية الأرجنتينية إلى إدارة الطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من حكومة الأرجنتين، إلى تقديم خدمات البحث والإنقاذ لإدارة الطيران المدني الوطنية الجديدة. ويشمل المشروع التعاقد مع مهندسين وطنيين، وشراء المعدات وصيانة الخدمات والتدريب. وبدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٩ ومدته ثلاثة أيام.

منجزات المشروع

أجريت وصلبجات وتعديلات على المعدات الحالية. وتم شراء نظام للنقل في المطار ومعدات إلكترونيات الطائرات.

بوليفيا

مراقبة السلامة الجوية والملاحة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة بوليفيا، الى تمكين المديرية العامة للطيران المدني من مواصلة أداء نشاطاتها بكفاءة في مجال مراقبة السلامة الجوية، وتعزيز وحدة الملاحة الجوية والمعهد الوطني للطيران المدني. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٤ وكان من المتوقع أن يدوم ٥ سنوات. وقد انتهى المشروع في عام ٢٠٠٩

منجزات المشروع

تعهدت المديرية العامة للطيران المدني بتنفيذ نظام لإدارة الجودة إستنادا إلى معيار ISO 9001، بالنسبة لتطوير الجانب الفني والتشغيلي لعملياتها. وعدلت لائحة الطيران البوليفية وفقا لملاحق الإيكاو، ووفقا لدليل التنظيم والوظائف في المديرية، ودليل وصف الوظائف، وأدلة الإرشادات والإدارة. وأصدرت وحدة التدقيق الداخلي توصيات لتحسين إدارة المديرية العامة للطيران، وأدى تنفيذ هذه التوصيات إلى تعزيز مستوى الكفاءة في الإدارة. وجرى تعزيز إدارة الملاحة الجوية البوليفية من خلال تعيين خبراء في مجالات المطارات والمساعدات الأرضية والعمليات وخدمات معلومات الطيران وإدارة الحركة الجوية.

بوتسوانا

المساعدة على إنشاء سلطة للطيران المدني في بوتسوانا

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من حكومة بوتسوانا، إلى إنشاء بنية مستقلة فعالة وكفاء للطيران المدني لتبني التطورات الديناميكية في قطاع الطيران، ومتطلبات التنمية الاجتماعية والاقتصادية في البلد مع النهوض بالتجارة والسياحة. وقد بدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٥ وكان من المتوقع أن يدوم فترة ١٨ شهرا إلا أنه تم تمديده إلى عام ٢٠١٠.

منجزات المشروع

بتعيين افيكاو لمديري السلامة الجوية والنقل الجوي كجزء من المساعدة التشغيلية، تم ملء ٢١ وظيفة في فريق الإدارة العليا لسلطة الطيران المدني في بوتسوانا. وحتى الآن جرى تعيين ٣٧ موظفا دائما في السلطة من بين ٨١٢ موظفا من الإدارة السابقة للطيران المدني. وقدمت خطة أعمال للسلطة مدتها

خمس سنوات إلى الوزارة لاعتمادها. ودخل إعداد الخطة الرئيسية للطيران المدني مرحلته النهائية. وأحرز تقدم في إنشاء هيئة مستقلة للتحقيق في حوادث ووقائع الطيران. وجاري إعداد مشروع قانون أمن الطيران لعام ٢٠٠٩ وقانون الطيران المدني لعام ٢٠٠٩، وعقدت مشاورات مع الجهات المعنية حول أنظمة الملاحة الجوية، حسبما يقتضيه القانون، وأخذت تعليقات هذه الجهات في الحسبان. وقدم مشروع نهائي إلى الوزير لسنّ ونشر القوانين الفرعية الملائمة التي تغطي متطلبات الطيران في بوتسوانا.

البرازيل

المؤهلات التخصصية والبحوث في مجال الطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من حكومة البرازيل، إلى تعزيز المؤهلات التخصصية وقدرات البحث للموظفين العاملين في نظام الطيران المدني في البرازيل، من خلال توفير الدعم الفني والموارد البشرية والتجهيزات والتدريب للوكالة الوطنية للطيران المدني. وقد بدأ هذا المشروع في يوليو ٢٠٠١ لفترة أولية مدتها خمسة أعوام، وقد تم تمديدها إلى عام ٢٠١٠.

منجزات المشروع

تم تنفيذ نشاطات التدريب في مجالات السلامة، والإدارة والصيانة وصلاحيات الطائرات للطيران وغيرها من المجالات المرتبطة. وشارك العاملون في الوكالة الوطنية للطيران المدني في اجتماع ومؤتمرات وندوات. وتم تنفيذ ما مجموعه ٥٨ بعثة دولية و ٣٥٠ بعثة وطنية كانت في أغلبها مغطاة من برامج للمنح. ونظمت مناسبات دولية داخل البلد بمشاركة خبراء من الإيكابو، بما في ذلك اجتماعان للجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية (لاكاك)، وندوة دولية حول المجموعة الرئاسية للجنة حماية البيئة، وندوة للنقل الجوي، وندوة عن إيكو-نت، ومؤتمر عن الطيران وأنواع الوقود البديلة. وتم التعاقد مع ست وكالات استشارية لتقديم الدعم لأنشطة المشاريع، مثل إعداد المناهج الدراسية وأدلة الدورات التدريبية ذات الصلة، وترجمة نصوص، وأفلام فيديو عن مكافحة ضوضاء الطائرات من الانجليزية إلى الإسبانية، ودورات التعلم عن بعد، واستعمال منهجية برنامج ترينير، ودراسات عن مسائل البيئة في مطار كونغونياس، وتحليل ستة مشاريع للبنية التحتية للمطارات. وأعد ما مجموعه سبعة أدلة للدورات، منها أربعة عن دورات الميكانيكا وثلاثة عن دورات الطيارين.

الصين

برنامج التدريب المشترك بين الإيكاو والصين للبلدان النامية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الإدارة العامة لهيئة الطيران المدني الصينية، إلى قيام الإيكاو بتقديم المساعدة في إدارة برنامج لتدريب المشاركين من البلدان النامية. وتغطي المساعدة توزيع المعلومات للدول المتعاقدة في الإيكاو، وإصدار خطابات المنح التدريبية وخطابات الرفض. وبدأ المشروع في عام ٢٠٠٩ لمدة متوقعة تبلغ ١٢ شهرا، وتقرر تمديده حتى عام ٢٠١٠.

منجزات المشروع

اختير ٣٢ مشتركا من ٢٤ بلدا ناميا للتدريب في حلقة العمل للمشرفين على عمليات النقل أو الدورة الأساسية لمراقبة رادار الإقتراب، اللذين نظما في معهد إدارة الطيران المدني الصيني وجامعة الطيران المدني الصينية على التوالي.

كوستاريكا

الخطة الرئيسية لمطار دانييل أدوبيير الدولي في مدينة ليبيريا

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (كوسيسنا)، إلى إعداد خطة رئيسية لتوسيع قدرة مطار دانييل أدوبيير الدولي بهدف تأهيله إلى مصاف المطارات الأكبر حجما بالإضافة إلى تلبية طلبات منطقة شمال الهادئ بالنسبة إلى التنمية الأوسع على الصعيد الاقتصادي والسياحي والتجاري. وكان هذا المشروع قد بدأ في شهر مارس ٢٠٠٨ وكان من المتوقع أن يدوم ٦ أشهر وتم تمديده إلى ديسمبر ٢٠١٠.

منجزات المشروع

استكملت الخطة الرئيسية وأرسلت إلى حكومة كوستاريكا. ونتيجة لذلك، طلبت حكومة كوستاريكا من الإيكاو توسيع نطاق الخطة الرئيسية.

خطة متكاملة لتحديث شبكة المطارات الوطنية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من حكومة كوستاريكا، إلى اعداد شبكة حديثة للمطارات للخدمات الجديدة للنقل الجوي الدولي والمحلي، ويشمل تنفيذ نموذج لتحديث المطارات المحلية الرئيسية. وقد شمل هذا المشروع أيضا دراسات الآثار على البيئة وتحاليل الاعتبارات الاجتماعية والاقتصادية بالنسبة لمقاصد سياحية سبق تحديدها. ويجري حاليا الإعداد لوضع خطة رئيسية للمطار الدولي الجديد، بالإضافة إلى تنفيذ المرحلة الثانية من تشييد المطار. وبدأ هذا المشروع في شهر مارس ٢٠٠٨، وكان متوقعا أن يدوم ٦ أشهر، تم تمديده إلى ديسمبر ٢٠١٠.

منجزات المشروع

استنادا إلى مناقصة دولية، كلف مدير عام الطيران المدني شركة بإعداد خطة رئيسية لكل مطار محلي ضمن شبكة المطارات. وقدمت الخطة الرئيسية لمطار زونا ديل سور الجديد إلى المديرية العامة للطيران المدني. وتضمنت المعدات التي اشترت من خلال ادارة التعاون الفني في الايكوا أنوار لعمليات الاقتراب، وعربات إطفاء، وبرامج لمكافحة الفيروسات الالكترونية، ومساحات المدرج، وأجهزة أمن الطيران.

خطة متكاملة لتحديث المديرية العامة للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله المديرية العامة للطيران المدني، إلى تعزيز سلطات الطيران. بدأ هذا المشروع في شهر مارس ٢٠٠٨، وكان من المتوقع أن يدوم ٩ أشهر، وتم تمديده إلى ديسمبر ٢٠١٠.

منجزات المشروع

استمر تنفيذ النشاطات لتعديل قانون الطيران العام وإعادة تنظيم هيكل الهيئة التنظيمية ومقدم الخدمات، وذلك وفقا لتوصيات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP). وبدأت عملية تدبير الموظفين لهذه المهمة، وجاري الاستعانة بخبراء دوليين.

جمهورية الكونغو الديمقراطية

مشروع إعادة تأهيل المطارات/ممرات الهبوط

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله إدارة عمليات حفظ السلام التابعة للأمم المتحدة (UNDPKO)، إلى تعزيز بنية الطيران الأساسية وخدماته في ١٣ مطارا وممر هبوط مخصصة لاستخدام بعثة الأمم المتحدة في جمهورية الكونغو الديمقراطية (MONUC)، وذلك بتقديم المساعدة التقنية لإعادة تأهيل المطارات ولتوفير دورات تدريبية لتجديد المعارف لمراقبي الحركة الجوية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣، وكان مقررا أن يستمر مبدئيا لمدة ١٨ شهرا وتم تنفيذه في أبريل ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

بناء على طلب بعثة الأمم المتحدة في جمهورية الكونغو الديمقراطية، أجريت عمليات تفتيش لاستعراض الأشغال المدنية التي نفذت على المدارج، وتقرير المتطلبات في المطارات الرئيسية التالية: بوكافو، بونيا، غوما، كيسانغاني ولوبومباشي. وقدمت توصيات لتعزيز سلامة العمليات في هذه المطارات، وضمان الامتثال لقواعد وتوصيات الإيكاو. وقدم دليل عمليات منقح إلى إدارة الطرق الجوية. وأجرى تدريب أثناء العمل في مراكز مراقبة الحركة الجوية. وبالإضافة إلى ذلك، قدمت دورات تدريبية نظرية إلى مراقبي الحركة الجوية والطيارين لتعريفهم بالنظم العالمية للملاحة بالأقمار الاصطناعية. وقدم الدعم أيضا لبعثات الأمم المتحدة الأخرى لحفظ السلام في مجالات تقييم المناقصات المرتبطة بالنظم العالمية للملاحة بالأقمار الاصطناعية (الاتحاد الأفريقي/عملية الأمم المتحدة المشتركة في دارفور، وبعثات الأمم المتحدة في السودان، وتقييم مناقصات بناء المطارات، والاستعراض اللاحق للأشغال، بما في ذلك تعريف استراتيجية الطيران وإعداد طلبات عروض الإنشاء (بعثة الأمم المتحدة في جمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد).

جيبوتي

إعادة تعزيز قدرة مراقبة السلامة في سلطة الطيران المدني لجيبوتي

هدف المشروع

يهدف مشروع المساعدة التشغيلية هذا، الممول من برنامج الأجواء الآمنة لأفريقيا، بمساهمة من التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية (إيفاس) وحكومة جيبوتي، إلى مساعدة الحكومة في التصدي لتغرات السلامة المكتشفة في إطار تدقيق النظم بالنهج التجميعي التابع للإيكاو. ونتيجة لذلك، سينفذ في

جيبوتي نظام فعال بشأن أداء مهام الترخيص والمراقبة في مجال إجازة العاملين، وعمليات الطيران والصلاحية للطيران. وبدأ المشروع في إبريل ٢٠٠٩ ويتوقع أن يستمر لمدة سنة.

منجزات المشروع

تم تكليف مفتش عمليات طيران ومفتش صلاحية لمدة سنة وخبير قانوني لمدة شهرين. وعقد إجتماع لتنتشين المشروع في نهاية إبريل خلال بعثة مشتركة قام بها ممثلون من الايكاو ووزارة النقل الأمريكية. وأعد مشروع قانون للطيران المدني، وهو الآن قيد المصادقة. وأعد كتيب حول الصلاحية للطيران وقوائم مرجعية مع دليل لإجراءات العمليات والتفتيش والترخيص. وجهاز موظفان من سلطة الطيران المدني الحلقة الدراسية عن خطة السلامة الجوية العالمية ودورة مفتش السلامة الحكومي حول إجازة العاملين.

الجمهورية الدومينيكية

برنامج تدريب لمعهد الطيران المدني للجمهورية الدومينيكية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من معهد الطيران المدني للجمهورية الدومينيكية، إلى رفع قدرات نظام التدريب المنهجي من خلال تطبيق نهج تدريب التابع للإيكاو في قسم التدريب بالمعهد. وقد بدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٨ على أن يستمر لمدة سنة واحدة، وتم بالفعل.

منجزات المشروع

منحت وحدة تدريب المعهد عضوية كاملة في برنامج تدريب بعد إتمام برنامج التدريب القياسي – إعداد ومعالجة خطة الطيران المعتمدة من الإيكاو. واستمر المسؤولون المؤهلون في إعداد دورات تدريب في استعمال منهجية تدريب في إعداد برامج التدريب القياسي. واستضاف المعهد الندوة التدريبية العالمية الحادي عشر لبرنامج تدريب ومؤتمر البرنامج الذي حضرهما ما يزيد على ١٠٠ مشترك من ٥٠ دولة أعضاء وغير أعضاء.

إكوادور

تعزيز قطاع الطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة الاكوادور وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، الى إعداد خطة للملاحة الجوية الوطنية في إطار خطة لتنمية الطيران المدني، والى تقديم المشورة الى الحكومة بشأن منح امتياز لتشغيل المطارات الحالية والجديدة في كيتو وغواياكيل، والى إعادة تصميم البنية التنظيمية للمديرية العامة للطيران المدني، وتحديث قدرات الموارد البشرية عن طريق تدريب الموظفين وتوسيع قدراتهم، الى أقصى حد، للاضطلاع بمسؤولياتهم في مجال مراقبة السلامة. ومن المتوقع أن يدوم هذا المشروع، الذي بدأ في سنة ١٩٩٨، تسع سنوات، وقد تم تمديده الى ديسمبر ٢٠١٠.

منجزات المشروع

قدم خبراء الايكوا المشورة والخبرة الفنية في عملية شراء المعدات. وجدد العقد الخاص بصيانة معدات النظام العالمي لتنبؤات المنطقة، ونظمت مناقصة عامة جديدة لشراء رادار للأقمار الاصطناعية في غلاباغوس وأعدت المستندات المصاحبة، وزار وفد من الهيئة العامة للطيران المدني مقر الايكوا لإتمام أنشطة الشراء.

غينيا الإستوائية

توطيد القدرة الوطنية والتنظيمية للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله برنامج الأمم المتحدة الإنمائي وحكومة غينيا الاستوائية، إلى إنشاء سلطة مستقلة للطيران المدني مع تزويدها بالعدد الكافي من الموظفين والكفاءة لأداء مهامها في مجال أمن العمليات وصلاحيات الطائرات للطيران، وترخيص الطائرات، وإجازة موظفي عمليات الطيران. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٤ وكان من المتوقع أن يدوم أربع سنوات، لكن تم تمديده حتى نهاية عام ٢٠١٠.

منجزات المشروع

انتهى إعداد أنظمة الصلاحية للطيران وعمليات الطيران المنقحة مع مراعاة الثغرات المكتشفة في البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة لعام ٢٠٠٧. وبدأت عملية إعادة ترخيص جميع المشغلين الجويين في غينيا الإستوائية، وذلك تحت إشراف فريق المشروع. وتم أيضاً تحديث سجل الطائرات، واستعراض شهادات الصلاحية للطيران التي أصدرتها غينيا الاستوائية وتم تعليق بعضها. وأنشئ نظام حفظ رقمي وورقي في إدارة مراقبة السلامة، التابعة لسلطة الطيران المدني ويشمل النظام المشغلين

الجويين وسجل الطائرات. وأعد برنامج للمراقبة وقام بتنفيذه فريق المشروع، وهو ينص على التدريب في أثناء العمل للمفتشين الوطنيين التابعين لسلطة الطيران المدني.

جزر فيجي

تقييم المخاطر في نظام الإستطلاع التابع التلقائي

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من شركة مطارات فيجي المحدودة، إلى مساعدة الشركة في تقييم الحاجة إلى نظام للمراقبة يشمل تقييم المخاطر الناتجة عن فقدان الفصل بين الطائرات، والنظر في إجراءات التخفيف من المخاطر بما في ذلك إنشاء نظام إذاعة تلقائي للاستطلاع التابع التلقائي. وقد انتهى المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٩ لفترة ثلاثة أسابيع.

منجزات المشروع

كلف خبير بالعمل في جزر فيجي لمدة ثلاثة أسابيع. واستعرضت الايكاو تقرير الخبير، وقدم إلى حكومة جزر فيجي.

غابون

تعزيز نظام المراقبة التنظيمية للطيران في الوكالة الوطنية للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من غابون، الى تقديم مساعدة تشغيلية إلى حكومة فيجي لمعالجة ثغرات السلامة المكتشفة من خلال تدقيق النظم الشاملة الذي أجرته الايكاو في مايو ٢٠٠٧. وسينفذ المشروع على مرحلتين: أولاً، ستتخذ إجراءات تصحيحية للتقليل من شواغل السلامة. وخلال المرحلة الثانية، سيتم تعزيز سلطة الطيران المدني لأداء مهمة مراقبة السلامة في مجال إجازة العاملين والصلاحية للطيران وعمليات الطيران. وبدأ المشروع في نوفمبر ٢٠٠٨ لمدة سنة، وتم تمديده حتى نهاية ٢٠١٠.

منجزات المشروع

خلال المرحلة الأولى من المشروع، قدم خبراء دوليون تدريباً في أثناء العمل للمفتشين الوطنيين، ومكّنهم ذلك من ترخيص ٩ مشغلين جويين في البلد، إستناداً إلى أنظمة الطيران المدني لأفريقيا ومدغشقر، والتي أدت في النهاية إلى التخفيف من القيود المفروضة على الطائرات المسجلة في غابون لدى دخولها إلى المجال الجوي للجماعة الأوروبية. وخصصت المرحلة الثانية من المشروع لبناء مكونات نظام للمراقبة من خلال تطوير التدريب المحلي للمفتشين، مع وضع أدلة محددة ونماذج وقوائم مراجعة وإجراءات، وتنفيذ نهج النظام الشامل في توظيف المفتشين، وتطوير متطلبات التدريب، وتقديم المشورة حول دورات التدريب، وضمان توفير أموال كافية للبدء في هذا التدريب. وأعدت أوصاف وظيفية لمنصب المفتش ووضعت الإجراءات اللازمة لحفظ ملفات المفتشين لدورات الاعتماد والتدريب. وأسهمت هذه الجهود في خفض عدد الثغرات المكتشفة في التدقيق الذي أجرته الأيكاو في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة في مجالات إجازة العاملين وصلاحيات الطائرات وعمليات الطيران.

هايتي

تعزيز سلطة الطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من المكتب الوطني للطيران المدني، إلى تزويد سلطة الطيران المدني بالمساعدة الضرورية لتحقيق الاستقلال الإداري والمالي، واستعراض قوانين الطيران المدني، وتحديث خدمات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، وتحديث أنظمة وإجراءات الملاحة الجوية، وإعداد خطة تدريبية وإنشاء قدرة وطنية لممارسة مسؤوليات مراقبة السلامة للمكتب الوطني للطيران المدني. وبدأ المشروع في عام ٢٠٠٩ ومن المتوقع أن يستمر لمدة ٣٦ شهراً.

منجزات المشروع

نفذت أربع بعثات من جانب خبراء في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية وقانون الطيران. وأعدت خطة لتحديث نظام الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية. وبدأ استعراض قانون الطيران حتى يمكن أن ينتقل المشروع إلى المرحلة التالية.

الهند

دراسة جدوى فنية - إقتصادية لإنشاء مطار دولي جديد في شيناى بما في ذلك دراسة عن عمليات المطارات ذات الاستخدام المزدوج

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من سلطة المطارات الهندية، إلى إعداد دراسة جدوى فنية - إقتصادية لإنشاء مطار دولي ثاني في شيناى، بما في ذلك إجراء دراسة عن عمليات الطيران المزدوجة. ومن المقرر أن تشكل الدراسة أساساً لقرار من الحكومة الهندية بخصوص إنشاء مطار جديد في شيناى. وبدأ المشروع في عام ٢٠٠٩ على أن يستمر ٨ أشهر، ولكنه مدد إلى عام ٢٠١٠.

منجزات المشروع

أقترحت استراتيجية لتشغيل المطارين، بحيث تتضمن مسألة الحركة المزدوجة فضلاً عن الإطار الزمني المقترح لإنشاء المطار الثاني، استناداً إلى خطط الحكومة في توسيع وتحديث مطار شيناى الحالي ليصل إلى سعته النهائية. وبعد الموافقة على المشروع، أصدرت الأيكاو المناقصة وبدأت عملية البت في العروض.

دراسة ملاحية - مدينة التكنولوجيا المالية الدولية في غوجارات

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من سلطة المطارات الهندية، إلى إجراء دراسة ملاحية، وفقاً لملحق الأيكاو الرابع عشر، والإجراءات الخاصة بالملاحة الجوية - العمليات، لتحديد آثار الإنشاءات المقررة على سلامة وانتظام عمليات الطائرات في مشروع مدينة التكنولوجيا المالية الدولية في غوجارات، بالقرب من مطار ساردار فالبهاي باتل، بمدينة أحمد أباد. وقد انتهى المشروع الذي بدأ تنفيذه في عام ٢٠٠٩ لمدة أسبوعين.

منجزات المشروع

أرسل خبير إلى الهند لمدة أسبوعين. واستعرضت الأيكاو تقرير الخبير وقدمته إلى الحكومة الهندية. وقدم تقرير إضافي عن جوانب محددة تتعلق بالدراسة.

دراسة عن إنشاء سلطة للطيران المدني في الهند

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من المديرية العامة للطيران المدني بوزارة الطيران المدني، إلى تزويد الحكومة بدراسة عن تحويل المديرية العامة للطيران المدني الحالية إلى سلطة مستقلة للطيران المدني، تعمل على أساس سياسة الايكاو بشأن سلطات الطيران المدني المستقلة. وبدأ المشروع في أكتوبر ٢٠٠٩ لمدة ستة أشهر.

منجزات المشروع

أرسل خبير إلى الهند في أكتوبر ٢٠٠٩ لمدة شهر لإعداد الدراسة في صورتها النهائية وإعداد مشروع القانون.

تعزيز قدرة الرقابة على سلامة المطارات — المرحلة الأولى

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من المديرية العامة للطيران المدني الهندية، إلى تعزيز القدرة على مراقبة سلامة المطارات في مديرية القواعد القياسية للمطارات، التابعة للمديرية العامة للطيران المدني، بشأن الأداء الفعلي لواجباتها ووظائفها ومسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة فضلاً عن موضوع المطارات والمساعدات الأرضية التي أعدتها الدولة إستجابة لملاحظات وتوصيات الايكاو في ضوء التدقيق الذي أجري في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة. وبدأ المشروع في نوفمبر ٢٠٠٩، لمدة ستة أشهر.

منجزات المشروع

بدأ خبير الإيكاو لسلامة المطارات مهمته في نوفمبر ٢٠٠٩.

اندونيسيا

تعزيز قدرة مراقبة السلامة في المديرية العامة للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من المديرية العامة للطيران المدني، إلى تعزيز قدرتها في مجال مراقبة السلامة الجوية، من خلال تحسين التنظيم وتوافر الأفراد المدربين والمؤهلين على النحو السليم للعمل كمفتشين لمراقبة السلامة ومدققين، وإعداد التشريعات والأنظمة والإجراءات المنقحة، وتحسين تنفيذ

قواعد وتوصيات الايكاو وتحسين الإلتزام بها، فضلا عن المواد الإرشادية الصادرة عن الايكاو وطبقا للنهج الإستباقي لسلامة الطيران في الخطة العالمية للسلامة الجوية، وتقليل حوادث الطائرات. وبدأ المشروع في فبراير ٢٠٠٩ على أن يستمر لمدة ثلاث سنوات.

منجزات المشروع

قدم منسق للمشروع وخبير للعمليات وخبيران لصلاحية الطائرات المساعدة الى المديرية العامة في مجال مراقبة السلامة، من خلال تدريب ٢٠ مفتشا مؤقتا للعمليات، ومن خلال تقديم دورات عن إدارة موارد الطواقم، والعوامل البشرية، وعمليات الطيران الممتدة بطائرات مزودة بمحركين وتدقيق نظام إدارة السلامة، لحوالي ٢٤٥ موظفا. وساعد مسؤولو المشروع المديرية العامة في استعراض ومعالجة أنظمة الطيران المدني اللازمة لمعالجة شواغل السلامة التي أعرب عنها الاتحاد الأوروبي. وقام مسؤولو المشروع أيضا بتحديث الوثائق للوفاء بمتطلبات عمليات الطائرات الممتدة بمحركين الصادرة عن الايكاو التي تشمل إعداد كتاب دوري إستشاري جديد. وقاد ذلك الى رفع أسماء أربع ناقلات جوية مسجلة في الدولة من قائمة الحظر المعلنة من الاتحاد الأوروبي، وخفض استنتاجات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة من ١٢١ الى ٥٤.

فريق تحويل الطيران المدني لتنفيذ خطة عمل استراتيجية للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من المديرية العامة للطيران المدني، الى مساعدة المديرية في إنشاء فريق لتحويل الطيران المدني من أجل الإدارة والتنفيذ الفعالين لخطة العمل الاستراتيجية للطيران المدني، التي تقدم خريطة طريق لتعزيز قدرات أندونيسيا في مجالي السلامة الجوية والأمن لنصل الى مستوى يتسق والمتطلبات الدولية والوطنية. وبدأ المشروع في يونيو ٢٠٠٩ ويستمر لمدة سنتين.

منجزات المشروع

قدم مستشار إدارة المشروع المساعدة في الإعداد الأولى لولاية الفريق وتنظيمه، لبدء العمل بشأن خطة لإدارة البرنامج لتحديث قدرات مراقبة السلامة لدى المديرية العامة وتقديم المشورة بشأن مجموعة متنوعة من المسائل ذات الصلة.

العراق

الخطة الرئيسية للطيران المدني في العراق

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، إلى إنشاء قاعدة سليمة لإعادة تأهيل وتحديث قطاع الطيران المدني بطريقة تتسم بالأمن والسلامة والفعالية بما يتفق مع المقتضيات الدولية، وتمكين البلد من الوفاء بالطلبات على النقل الجوي والمساهمة في مقتضيات التنمية الاقتصادية والاجتماعية ولتعزيز التجارة والسياحة. وبدأ المشروع في منتصف عام ٢٠٠٨ بموعد انتهاء تقديري هو يوليو ٢٠٠٩، وقد تم المشروع.

منجزات المشروع

قام فريق من خبراء الايكافو في المجالات المتصلة بالخطة الرئيسية للطيران المدني ببعثة إلى العراق لتقصي الحقائق واجتمعوا بالمسؤولين العراقيين وزاروا عدة مطارات. وتم إعداد الخطة الرئيسية للطيران المدني باللغة الانجليزية وترجمت إلى العربية وأرسلت إلى مكتب برنامج الأمم المتحدة الإنمائي في العراق.

المكسيك

تقييم نظام الملاحة الجوية في المكسيك

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من حكومة المكسيك، والذي ينفذ من خلال اتفاق صناديق انتمانية الى تقييم نظم الملاحة الجوية التي تشمل المديرية العامة للطيران المدني، باعتبارها هيئة الاشراف وشركة خدمات الملاحة في المجال الجوي المكسيكي باعتبارها مقدمة خدمات الملاحة الجوية. وسينفذ التقييم في أربعة مراكز لمراقبة المنطقة، وسيشمل مجالات خدمات معلومات الطيران، وإدارة الحركة الجوية، ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع، والخدمات الهندسية، والأرصاد الجوية، ونظم الصيانة المحمولة على متن الطائرة ونظم إدارة السلامة. وهذا المشروع الذي بدأ في يوليو ٢٠٠٨ وكان من المتوقع أن يدوم شهرين قد تم تمديده إلى ديسمبر ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

قام أربعة خبراء في مجالات خدمات معلومات الطيران، وإدارة الحركة الجوية والاتصالات والملاحة والاستطلاع، وأرصاد الطيران، وإدارة الطيران المدني، بإجراء تقييم للجهة التي تقدم خدمات الملاحة الجوية فضلا عن المديرية العامة للطيران المدني. وأعدت خطة عمل بشأن الإجراءات التصحيحية

للاستمرار في المرحلة الثانية من المشروع. ونتج عن هذه الخطة تعديل وتحديث قانون الطيران المدني للإمتثال لتوصيات برنامج تدقيق مراقبة السلامة من جانب سلطة الطيران المدني.

دورة بشأن ترخيص المطارات

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة المكسيك، إلى مساعدة المديرية العامة للطيران المدني بتدريب موظفي المطارات بشأن ترخيص المطارات بهدف تعزيز نظم الطيران الوطنية على أساس قواعد وتوصيات الايكاو وتوصيات البرنامج الدولي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية المقدمة من الخبراء الدوليين بما في ذلك أعمال ميدانية في مطارات مختارة. وهذا المشروع الذي بدأ في يونيو ٢٠٠٨ وكان من المتوقع أن يدوم شهرين، قد تم تمديده إلى ٢٠١٠.

منجزات المشروع

أرجئ تنظيم الدورة إلى ٢٠١٠ لعدم تقديم التمويل من المديرية العامة للطيران المدني.

برنامج تدريب لشركة المطارات والخدمات المساعدة (ASA)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله شركة المطارات والخدمات المساعدة في المكسيك (ASA)، إلى تحديث وتوسيع قدرات نظام التدريب المنهجي لشركة (ASA) من خلال استخدام نهج تدريب للايكاو. وبدأ المشروع في أبريل ٢٠٠٨ لمدة سنة واحدة، وقد انتهى المشروع..

منجزات المشروع

منحت وحدة تدريب شركة ASA العضوية الكاملة في برنامج تدريب بعد أن نفذت برنامجين للتدريب القياسي. وواصل عشرة من معدي دورات تدريب استعمال منهجية تدريب في إعداد برامج التدريب القياسية. وبالإضافة إلى ذلك، قدم إثنان منهم دورات تدريب المعلمين.

ناميبيا

مراقبة السلامة والأمن

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من حكومة ناميبيا، هو مساعدة مديرية الطيران المدني في تعزيز قدراتها بمجال مراقبة السلامة والأمن. ويشمل المشروع مرحلة تقييم للوقوف على الثغرات المتبقية بعد التدقيق الذي أجرته الايكاو في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة في عام ٢٠٠٦، الذي أعقبه تنفيذ التدابير التصحيحية لإزالة هذه الثغرات، ويشمل أيضا مرحلة ثانية لإنشاء نظام مستدام للتدقيق والمراقبة. وبدأ المشروع في عام ٢٠٠٩، على أن يستمر أربعة أشهر وتم تمديده حتى نهاية ٢٠١٠.

منجزات المشروع

أكد تقييم مختلف المجالات الفنية في مديرية الطيران المدني الثغرات التي تم تحديدها في تقرير الايكاو عن التدقيق الذي أجري في إطار البرنامج العالمي في عام ٢٠٠٦. وقدمت المساعدة لمفتشي المديرية من أجل تدقيق العديد من المشغلين الجويين في ناميبيا، ونظم مراقبة السلامة والأمن في المطار. ونفذت مهام روتينية لاستعراض واعتماد بعض الأدلة وإجراء عمليات التفتيش والتدقيق. وجرى تقييم المهام ووضع خطة عمل للقيام باستعراض القانون الأساسي والأنظمة، وتعيين وتدريب الموظفين الفنيين وإنشاء سلطة طيران مدني مستقلة. وشجعت جهود التأزر داخل المشروع التعاوني لتطوير السلامة التشغيلية والصلاحية المستمرة للطيران في جماعة أفريقيا الجنوبية للتنمية، بالنسبة لاستعراض الأنشطة، فضلا عن إعداد خطة تدريبية تغطي كل مجالات الخبرة الممثلة في المشروع. وقدم التدريب أثناء العمل للمفتشين الوطنيين على أداء مهام المراقبة الروتينية.

نيبال

دعم في مجال إبرام العقود

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من سلطة الطيران المدني في نيبال، الى مساعدة السلطة في المفاوضات الرامية إلى إبرام عقد مع شركة في جمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية لإجراء دراسة جدوى شاملة لإنشاء مطار دولي جديد في نيبال، إستنادا إلى ترتيب الإنشاء والإمتلاك والتشغيل ثم النقل. وبدأ المشروع في عام ٢٠٠٩، على أن يستمر أسبوعا واحدا. وقد انتهى المشروع.

منجزات المشروع

قام فريق من خبراء الايكاو بتحليل المستندات المقدمة من سلطة الطيران المدني في نيبال، وأعد تقارير أجرى استعراضها في الايكاو وقدمت الى حكومة نيبال. وقدم إقتراح من الايكاو لتقديم مساعدة أخرى حول هذا الموضوع.

نيكاراغوا

تطوير المطارات في إقليم روتا دلاغوا

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة نيكاراغوا والذي أعد من خلال المنح التي قدمت من مصرف التنمية للبلدان الأمريكية، إلى تحديد الموقع وتشييد مطارين جديدين في الجزء الجنوبي من الدولة، بهدف تزويد المنطقة بنظام بديل لنظام النقل النهري. وسوف تعزز التنمية الاجتماعية والاقتصادية في الإقليم من خلال السياحة البيئية. وهذا المشروع الذي بدأ في أكتوبر ٢٠٠٨ وكان من المتوقع أن يدوم ٤ أشهر، قد تم تمديده إلى ديسمبر ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

أجريت دراسات لاختيار الموقع وإعداد خطط رئيسية وتصاميم هندسية تفصيلية للمطارات في سان خوان دي نيكاراغوا وسان كارلوس، مع الإلتزام الكامل بأهداف المشروع وغاياته. وحدد موقعان هما غريتاون لسان خوان دي نيكاراغوا، وسانتافي لسان كارلوس. وقدم اقتراح من الايكاو بناء على طلب وزارة السياحة في نيكاراغوا لتوسيع نطاق هذا المشروع من أجل بناء المرحلة الأولى من المطار في سان خوان دي نيكاراغوا مع مراعاة الضغوط المالية على حكومة نيكاراغوا.

عمان

تطوير قطاع الطيران المدني وتقديم الدعم الفني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة عمان، إلى توفير دعم مستمر للمديرية العامة للطيران المدني والأرصاد الجوية في المجالات المتعلقة بمراقبة الحركة الجوية، وهندسة المطارات، وعمليات الطيران وصلاحية الطائرات للطيران، والإسهام في تطوير وكالة تنظيمية فعالة، مع تشجيع إنشاء نظام مأمون واقتصادي للنقل الجوي. وهذا المشروع الذي بدأ في سنة ١٩٩٣ وكان من المعتزم أن يدوم ٨ سنوات، قد تم تمديده حتى نهاية ٢٠١٠.

منجزات المشروع

من أجل علاج مسألة نقص الموظفين في المديرية، إنضم الى المشروع مفتشان إضافيان في مجال عمليات الطيران كخبراء من الايكاو وموظفين للمساعدة التشغيلية، وأسهما في تحسين مهام المراقبة في شكل عمليات التدقيق والتفتيش على الأسطول المتنامي للمشغلين العُمانيين. وزوّد قسم إجازة العاملين ومراقبة الحركة الجوية على نحو واف بموظفين مؤهلين، وحققت الجهتان أهدافهما في مجال الأداء. واستمر إحراز التقدم في النشاطات لإعداد أنظمة وإجراءات الطيران المدني وفقا للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو.

باكستان

دراسة جدوى لتحديث شبكة الرادار لمراقبة الحركة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من سلطة الطيران المدني الباكستانية، إلى إجراء دراسة جدوى لتقييم الخيارات المتاحة للسلطة من أجل تحديث أو استبدال نظام الرادار الحالي. وبدأ المشروع في عام ٢٠٠٩ على أن يستمر شهر واحد. وتم المشروع.

منجزات المشروع

قام خبير من الايكاو في مجالات الاتصال والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية بالعمل في مقر سلطة الطيران المدني الباكستانية لمدة شهر. واستعرضت الايكاو تقرير الخبير وأرسل التقرير الى الحكومة الباكستانية. كما قدم اقتراح من الايكاو لتقديم مساعدة أخرى حول هذا الموضوع.

بنما

تعزيز مطار توكومين الدولي في بنما

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله مطار توكومين الدولي، إلى مساعدة حكومة بنما على تحديث تجهيزات هذا المطار، بما في ذلك إدارة المشاريع الرامية إلى توسيع المطار وشراء المعدات الضرورية لتشغيله، وضمان تشغيل العمليات في هذا المطار، طبقا لقواعد وتوصيات الايكاو الدولية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣ وكان أساسا متوقعا تنفيذه خلال سنة واحدة ولكن تم تمديده الى ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

نُظِمَ التدريب على نظم إدارة السلامة لأكثر من ١٧٥ من العاملين في مطار توكومين الدولي. وجرى تقييم سلامة وكفاءة عمليات الطائرات واقترحت حلول لها وفقاً لقواعد وتوصيات الأيكاو، من أجل إنشاء الرصيف الشمالي. وتم شراء عربتي ضخ، وتركيب العديد من مولدات الكهرباء. وتم تمديد العقد الخاص بخدمات الصيانة التي تشمل بوابات الصعود على متن الطائرات وأحزمة نقل الأمتعة وقطع الغيار للتجهيزات.

التعزيز التشغيلي والفني لسلطة الطيران المدني لجمهورية بنما

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من حكومة بنما، الى مساعدة سلطة الطيران المدني في الحصول على الخبرات الفنية والتشغيلية والإدارية في مجالات الملاحة الجوية والمطارات، بما في ذلك الاتصالات والملاحة والاستطلاع، والسلامة وأمن الطيران من خلال تدريب موظفين متخصصين فنيين وتشغيليين، وتقديم المشورة التخصصية وشراء المعدات لتوفير الخدمات وتعزيز التنظيم الإداري والتنفيذي لخدمات الملاحة الجوية وعمليات المطارات. وبدأ المشروع في عام ٢٠٠٩، ومن المتوقع أن يستمر ثلاث سنوات.

منجزات المشروع

تم شراء معدات الملاحة الطبوغرافية بالأقمار الاصطناعية لإجراء عمليات المسح الجيوديسي الأفقية والعمودية في المطارات وأجزاء أخرى من البلد. وأحرز تقدم في التدريب على تنفيذ نظام لإدارة الجودة لخدمات الأرصاد ومعلومات الطيران، استناداً الى إيزو ISO 9901:2008، وقواعد وتوصيات الأيكاو. وجرى تدريب موظفين جدد في الأساليب الملاحية المتخصصة. واستعان المشروع بحوالي ٥٣ موظف متخصص وطني لتقديم خدمات استشارية من أجل تطوير الطيران المدني في بنما.

باراغواي

دعم المديرية الوطنية للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف مشروع التنفيذ الوطني هذا التابع لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، والذي تموله حكومة باراغواي، إلى تعزيز القدرة المؤسسية لمديرية الطيران المدني وتطويرها بهدف توفير خدمات الملاحة الجوية، بالإضافة إلى المساعدة على تحديث البنية الأساسية للملاحة الجوية، وفقا لقواعد وتوصيات الايكاو وخطة الملاحة الجوية الإقليمية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٤، وكان متوقعا أن يذم سنة واحدة، ولكن جرى تمديده حتى نهاية سنة ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

ركزت نشاطات المشروع على تحديث التجهيزات الملاحية ومرافق المطارات. وتم تركيب أجهزة إرسال واستقبال على الموجة AM بالتردد العالي جدا للحركة الجوية وجهاز للاتصالات الراديوية لمحطات الأرصاد الجوية بالإضافة إلى استكمال العقود الرئيسية لنظام إنارة مدرج في مطار سيلفيو بتيروسّي الدولي وتنفيذ دورات باللغة الانجليزية للموظفين الفنيين للمديرية العامة للطيران المدني.

بيرو

التعزيز المؤسسي للمديرية العامة للطيران المدني — المرحلة الثانية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة بيرو، إلى تعزيز المديرية العامة للطيران المدني وتطوير القواعد الفنية والأداء المهني من أجل تعزيز النقل الجوي للطيران كأداة للتنمية الاقتصادية. وبدأ هذا المشروع في ديسمبر ٢٠٠٧ ومن المتوقع أن يذم ثلاثة سنوات.

منجزات المشروع

تلقى الموظفون الفنيون في المديرية العامة للطيران المدني التدريب في مجالات مراقبة السلامة، والصلاحيّة للطيران، والعمليات، وإجازة العاملين، وإدارة بيانات الحوادث والوقائع، وتأمين الجودة في نظام الملاحة الجوية، وشؤون أمن الطيران، والبضائع الخطرة، وترخيص المطارات.

تحديث إدارة الحركة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من مؤسسة المطارات والطيران التجاري في بيرو، من خلال حكومة بيرو، الى تحديث خدمات الحركة الجوية من أجل تطوير البنية التحتية الضرورية لمساندة نظام إدارة الحركة الجوية. ويتضمن المشروع تدريب العناصر البشرية، وتجديد مركز مراقبة المنطقة، وتركيب رادار ثانوي باحث على المنوال S وتنفيذ خدمات الحركة الجوية. وبدأ المشروع في يوليو ٢٠٠٩ ومن المتوقع أن يستمر خمس سنوات.

منجزات المشروع

أجريت دراسة لتجديد مركز مراقبة المنطقة، وبدأت عملية شراء رادار باحث ثانوي، وأعدت إجراءات لملاحة المنطقة، والأداء الملاحي المطلوب، وتطوير الاستخدام الآلي في مركز مراقبة الحركة الجوية، وتم تقييم العروض المقدمة وتم التوقيع على العقد مع المقاول الفائز.

الفلبين

تحسين سلامة الطيران في الفلبين عن طريق تعزيز قدرات سلطة الطيران المدني الفلبينية في مجال مراقبة السلامة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله سلطة الطيران المدني للفلبين، والذي ينفذ من خلال صندوق ائتماني، إلى تحسين سلامة الطيران عن طريق تعزيز قدرة سلطة الطيران المدني في مجال مراقبة السلامة من خلال ما يلي: تحديث الأنظمة والإجراءات وتوافر المفتشين والباحثين المدربين تدريباً جيداً والمؤهلين، وتعزيز السلطة التنظيمية واستقلاليتها لتحقيق مراقبة للسلامة الجوية تتسم بالكفاءة وتشمل المشغلين الجويين ومنظمات صيانة الطائرات والمطارات وخدمات الحركة الجوية، وتعزيز تنظيمات وإجراءات السلامة، وتطبيق مبادئ الخطة العالمية للسلامة الجوية الصادرة عن الايكاو. وقد بدأ هذا المشروع في مايو ٢٠٠٨، وكان من المتوقع أن يدوم ٢٤ شهراً.

منجزات المشروع

واصل المشروع إعداد أنظمة الطيران المدني بشأن ترخيص المطارات، وصيانة الطائرات، ونقل البضائع الخطرة، فضلاً عن معايير الترخيص وأدلة المفتشين، للمساعدة في تقديم العروض التوضيحية للصناعة وتعريف الموظفين الرئيسيين بالتنظيم الجديد للسلطة في مواجهة التحديات الضرورية الناشئة خلال إعادة ترخيص المشغلين الدوليين والمحليين، ومنظمات التدريب ومنظمات الصيانة وفقاً للأدلة

الموضوعة. وأعدت خطط الإجراءات التصحيحية، فضلا عن أنظمة الطيران المدني العديدة، ومتطلبات المراقبة لدى الإتحاد الأوروبي وإدارة الطيران الفيدرالية التابعة للولايات المتحدة والايكاو. وتم تدريب موظفي السلطة على الأنظمة والإجراءات الجديدة. وساعد المشروع أيضا في اختيار وتعيين المفتشين المحتملين، وساعد مفتشي السلطة في إجراء عمليات التفتيش والتدقيق الأولية.

دراسة الطيران باغونغ نايونغ المدينة الترفيهية الفلبينية، مانيل، الفلبين

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع ، الذي يموله البرنامج الزراعي الأفريقي المشترك، هو إجراء دراسة للطيران لإنشاء أقصى ارتفاع البناء الفلبينيين في باغونغ نايونغ المدينة الترفيهية التي من شأنها ضمان سلامة تشغيل الطائرات في مطار مانيل نينوي اكينو الدولي (مطار نينوي اكينو). وأنجز هذا المشروع، الذي بدأ في عام ٢٠٠٩ وكان من المتوقع أن يدوم شهرا واحدا.

منجزات المشروع

أوفد أحد خبراء التصميم الداخلي أداة لمانيل لمدة أسبوعين. استعرضت منظمة الطيران المدني الدولي تقرير الخبير وقدمته إلى الحكومة.

تقديم المساعدة إلى البرنامج الزراعي الأفريقي المشترك مع دراسة للطيران

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الذي يموله البرنامج الزراعي الأفريقي المشترك، هو إجراء دراسة للطيران لإنشاء أقصى ارتفاع للبناء على مقربة من مطار ديوسدادو ماكاباجال الدولي الذي من شأنه أن يضمن سلامة تشغيل الطائرات في المطار. وتم توفير التدريب في أثناء العمل للموظفين النظراء. وأنجز هذا المشروع، الذي بدأ في عام ٢٠٠٩ وكان من المتوقع أن يدوم شهرين.

منجزات المشروع

تم إيفاد فريق من خبراء منظمة الطيران المدني الدولي إلى الفلبين لمدة أربعة أسابيع. منظمة الطيران المدني الدولي استعرض تقرير الخبراء وقدمته إلى الحكومة.

جمهورية كوريا

برنامج تدريب للدول النامية المشترك بين الإيكاو وجمهورية كوريا

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الذي تموله حكومة جمهورية كوريا، مساعدة سلطة سلامة الطيران المدني في جمهورية كوريا ومركز كوريا للتدريب على الطيران المدني على ادارة برنامج لتدريب المشاركين من الدول النامية المختارين من مركز التدريب في كوريا (KCATC). وتشمل المساعدة توزيع المعلومات التدريبية على جميع الدول المتعاقدة لدى الإيكاو، وإصدار رسائل تقديم المنح ورسائل الرفض. وبدأ هذا المشروع في يوليو ٢٠٠٧، على أن يستغرق تنفيذه ثلاث سنوات.

منجزات المشروع

قدمت الإيكاو ٤٥ منحة للتدريب على صيانة المرشد اللاسلكي في جميع الاتجاهات من طراز دوبلر العامل على التردد العالي جدا (DVOR)، ونظم الملاحة العالمية بالأقمار الاصطناعية أو مراقبة الاقتراب الراداري، وذلك للمشاركين من ٣٤ بلدا ناميا للتدريب في مركز التدريب على الطيران المدني.

مساعدة من الإيكاو لوزارة شؤون النقل البري والبحري بخبير في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من وزارة شؤون النقل البري والبحري، التي كانت تعرف مسبقا بإسم سلطة سلامة الطيران المدني لجمهورية كوريا، الى تقديم محاضرات عن النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، والملاحة القائمة على الأداء، وتعديلات الملحق العاشر وما يرتبط بذلك من أمور. وبدأ المشروع في ٢٠٠٩ لمدة شهر. وانتهى المشروع.

قطر

تطوير المطار

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة قطر، إلى مساعدة سلطة الطيران المدني على تطوير مطار الدوحة الدولي الجديد وإنشائه وسيصبح هذا المطار مستقلاً تماماً عن المطار القائم حالياً. وتضمنت مساعدة الإيكاو تقديم الخبرة في هندسة المطارات، فضلاً عن تمثيل سلطة الطيران المدني في التفاوض مع المقاولين والخبراء الاستشاريين. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣ وكان من المتوقع أن يدوم خمس سنوات ولكن تم تمديده إلى يونيو ٢٠١٠.

منجزات المشروع

قدمت المشورة للجنة التوجيهية لمطار الدوحة الدولي الجديد بخصوص اختيار المقاولين والموردين في مجالات التخطيط الرئيسي وإدارة الملاحة المدنية/المطار، بالعلاقة إلى إنشاء المطار الجديد. واستعرضت اللجنة المفاهيم المقترحة والتصاميم الخاصة بجميع التجهيزات من منظور فني وإداري.

المملكة العربية السعودية

الهيئة العامة للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة المملكة العربية السعودية، إلى مساندة الهيئة العامة للطيران المدني في تقديم خدمات طيران تتسم بالأمن والكفاءة والفاعلية من حيث التكلفة، مع تمكين الهيئة من مواكبة التغيرات المستجدة في بيئة الطيران المدني، وإعدادها لإدخال تكنولوجيات جديدة، ومساعدتها في تعيين خبراء وطنيين يحلون محل الخبراء الأجانب، وذلك من خلال التدريب التخصصي للنظراء السعوديين المؤهلين. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ١٩٩٧، وكان مقرراً له في البداية أن يدوم ٦ سنوات، وجرى تمديده حتى نهاية شهر يونيو ٢٠١٠.

منجزات المشروع

عمل ٢٤ خبيراً دولياً في هذا المشروع خلال ٢٠٠٩، وقدموا الخدمات الاستشارية إلى مديري المشروع والنظراء السعوديين، حسب الاقتضاء. وتضمنت نشاطات المشروع تفتيشاً شاملاً للطائرات الجديدة للخطوط الجوية العربية السعودية والرحلات الملكية السعودية لضمان الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الموصى بها والإجراءات، بالإضافة إلى التفتيش المنتظم للناقلين الجويين وللمشغلين

الجويين، ومراقبة سلامة محطات الإصلاح المرخصة من جانب الهيئة العامة للطيران المدني. وقام خبراء تدريب من الايكاو مع المدربين الوطنيين بتنظيم دورات تدريبية شاملة في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية CNS/ATM، و دورات الاقتراب الراداري وغير الراداري والتدريب في أجهزة الطيران التمثيلية. وتم توفير الخبرات أيضا في إنشاء وتنفيذ برنامج لتحسين التقدم المهني التخصصي لتطوير خدمات الإطفاء والبحث في المستقبل. واستنادا إلى جهود التدريب المستمرة هذه، نجحت الهيئة العامة في شغل وظائف إضافية بمواطنين سعوديين مؤهلين. وبالإضافة إلى ذلك، قدمت خبرة فنية في مجال هندسة المطارات للمساعدة في استعراض المشاريع الجارية والمستقبلية.

سنغافورة

تنفيذ برامج التدريب لموظفي الطيران من الدول النامية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله سلطة الطيران المدني في سنغافورة، إلى قيام الايكاو بتقديم مساعدة في إدارة برنامج لتدريب المشاركين من البلدان النامية التي اختارتهم أكاديمية سنغافورة للطيران. وتشمل المساعدة توزيع المعلومات ذات الصلة إلى الدول الأعضاء بالايكاو وإصدار رسائل المنح ورسائل رفض تقديم هذه المنح. وقد بدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٩ وكان من المتوقع أن يدوم ١٢ شهرا ومدد حتى بداية ٢٠١٠.

منجزات المشروع

أختير ٨٩ مشتركا من بين ما مجموعه ١٠٠ مشتركا سيتم تدريبهم من ٤٦ بلدا للاشتراك في ٨ دورات في مجالات إدارة الطيران المدني، ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، بما في ذلك آخر التطورات في النظام العالمي للملاحة بالأقمار الاصطناعية/إذاعة الاستطلاع التابع للتلفاتي، ومراقبة السلامة الجوية/مفتشي صلاحية الطائرات للطيران ونظم الايكاو لمراقبة السلامة وبرنامج الدولة بمجال السلامة، ومديري مراقبة السلامة الجوية، والنظم المتكاملة لإدارة السلامة والتحقق في حوادث ووقائع الطائرات وإدارتها.

الذكرى الخمسون لبرنامج سنغافورة/الايكاو لتدريب العاملين من البلدان النامية

منجزات المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله سلطة سنغافورة للطيران المدني، إلى قيام الايكاو بتقديم المساعدة في إدارة برنامج لتدريب ٥٠ مشتركا من البلدان النامية بالإضافة إلى إنشاء برنامج قطري للتدريب،

حسبما تختاره أكاديمية سنغافورة للطيران. وتغطي المساعدة توزيع معلومات على الدول الأعضاء بالايكاو وإصدار رسائل منح الدورة ورسائل الرفض. وهذا المشروع الذي بدأ في ٢٠٠٩ ليستمر ١٢ شهرا، تم تمديده الى بداية ٢٠١٠.

منجزات المشروع

اختير ٨٧ شخصا من ٤٧ بلدا ناميا للاشتراك في ٨ دورات تنظم في أكاديمية سنغافورة للطيران.

استعراض برنامج إدارة الأحياء البرية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من مجموعة مطار شانغي، بسنغافورة، الى مساعدة المجموعة على اجراء استعراض لخطه ادارة الأحياء البرية، ونظام التفتيش على الحياة البرية ونموذج القائمة المرجعية لتمكين المجموعة من جمع المعلومات بشكل مستمر حول أنشطة الأحياء البرية في مطار شانغي. وبدأ المشروع في ٢٠٠٩ لمدة شهر. وانتهى المشروع.

منجزات المشروع

أرسل خبير الى سنغافورة للمساعدة في الاستعراض.

الصومال

سلطة الطيران المدني المؤقتة في الصومال (CACAS)

هدف المشروع

يستند هذا المشروع، الذي يمول بصورة تامة من رسوم الطيران المحصلة من خلال الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا)، الى التفويض الذي منحه الأمين العام للأمم المتحدة الى الايكاو للبت في شؤون الطيران المدني في الصومال. والهدف من هذا المشروع القيام، تحت إشراف مدير إدارة التعاون الفني للايكاو، بتوفير ما يلزم لتشغيل وصيانة التجهيزات والمعدات والخدمات الأساسية لعمليات النقل الجوي الدولي. ويشمل ذلك تسهيل الرحلات الإنسانية ورحلات الإغاثة والرحلات الداخلية في إقليم مقديشيو لمعلومات الطيران على أساس التمويل الذاتي، قدر الإمكان، وذلك من أجل الوفاء بالمتطلبات الفورية للسلامة الجوية، وللمساعدة على إعادة تأهيل وتطوير البنية الأساسية للطيران حيث أمكن، شريطة أن تكون الأنشطة ممولة من مصادر أخرى بخلاف رسوم الملاحة الجوية. والهدف

أيضا هو تخطيط وبرمجة ووضع نواة أساسية لإنشاء هيكل إداري فعال للطيران المدني للحكومة الصومالية مستقبلا. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ١٩٩٦ لفترة تنفيذ أولية مدتها سبع سنوات، ثم جرى تمديده إلى نهاية سنة ٢٠٠٦. ونظرا لاستمرار عدم الاستقرار في الاقليم وعدم وجود حكومة وطنية فعالة، تم تمديد هذا المشروع حتى نهاية ٢٠١٠.

منجزات المشروع

واصل هذا المشروع إدارة وتنظيم السلطة المؤقتة للطيران المدني في الصومال بالتنسيق مع منسق الأمم المتحدة المقيم للشؤون الإنسانية في الصومال، ومدير الايكاو الإقليمي بمكتب أفريقيا الشرقية والجنوبية. وواصلت سلطة الطيران المدني الانتقالية في الصومال تقديم خدمات معلومات الطيران، بما في ذلك خدمات المعلومات الملاحية واتصالات الطيران والأرصاد الجوية بدون انقطاع الى الرحلات التي تحلق في المجال الجوي الصومالي من مشروع في نيروبي. وواصل المشروع أيضا توفير خدمات معلومات الطيران للمطار وعمليات الإنقاذ والإطفاء، وخدمات الشرطة الأرضية في مطارات هرجيسة وبربيره وبوساسو. وشغل المشروع أيضا المحطات الفرعية لاتصالات الطيران في مطاري هرجيسة وغارو، بالإضافة الى مكتب الاحاطة لخدمات معلومات الطيران في مطار هرجيسة. وقدمت ١١ منحة للتدريب في مختلف مجالات الطيران، مثل تكنولوجيا المعلومات للمسؤول المعتمد عن نظام شبكة سيسكو A+ وأمن شبكة الانترنت، وأمن الطيران، ودورة عامل إطفاء مبتدئ (زامبيا). ومن بين المنح الإحدى عشرة، قدمت ٩ لمواطنين صوماليين. وواصلت السلطة دعم السلطات المحلية وبرنامج الإنمائي للأمم المتحدة ووكالات أخرى للأمم المتحدة بتوفير الخبراء الفنيين وتسهيل المهام القصيرة الأجل لتقييم المطار ونفذ تقييم لمطار غارو الجديد فضلا عن مطاري هرجيسة وبوساسو.

جنوب أفريقيا

مساعدة سلطة الطيران المدني في مجال مراقبة السلامة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله سلطة الطيران المدني في جنوب أفريقيا، الى مساعدة السلطة على القيام بتقديم مستوى ملائم لمراقبة السلامة الجوية. وبدأ هذا المشروع في شهر مايو ٢٠٠٧، وكان من المتوقع أن يدوم ١٨ شهرا، وانتهى في أكتوبر ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

استنادا إلى تدقيق إدارة الطيران الفيدرالية لسلطة جنوب أفريقيا للطيران المدني، ركز المشروع على استعراض وتنقيح أنظمة الطيران المدني والقواعد القياسية الفنية والوثائق الإرشادية. وعلاوة على ذلك، أدخل نظام يطلق عليه وصف "صديق المفتش"، وهو يسمح للمفتشين محدودي الخبرة أو التجربة بالعمل

كمساعدين للمفتشين الرئيسيين. وقدم فريق المشروع مساعدة لتعديل خطة المراقبة الرئيسية حتى تشمل القوة العاملة الزائدة والسماح بمشاركة المزيد من المفتشين المبتدئين للعمل تحت الاشراف.

سري لانكا

برنامج تدريب لمركز التدريب على الطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله شركة سري لانكا لخدمات المطارات والطيران المحدودة، إلى تحسين وتوسيع قدرات مركز التدريب على الطيران المدني لسري لانكا من خلال اعتماد منهجية تدريب للايكاو. وبدأ العمل على هذا المشروع في سنة ٢٠٠٦، ومن المتوقع أن يدوم ٤ سنوات.

منجزات المشروع

واصل خبير برنامج تدريب تقديم المساعدة والمشورة.

تايلند

برنامج تدريبي للدول النامية المشترك بين الايكاو وتايلند

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله مركز الطيران المدني لتايلند، إلى مساعدة المركز على إدارة برنامج لتدريب المشاركين من البلدان النامية الذين يختارهم مركز التدريب. وتشمل هذه المساعدة توزيع المعلومات ذات الصلة إلى الدول الأعضاء في الايكاو، وإصدار رسائل المنح ورسائل رفض تقديم هذه المنح. وبدأ هذا المشروع في ٢٠٠٩ ليستم ١٢ شهرا. وانتهى المشروع.

منجزات المشروع

اختير ١٨١ شخصا من ٤٤ بلدا ناميا لحضور دورات في مجالات نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية وتقنياتها لمديري خدمات الحركة الجوية، ونظم إدارة السلامة وإدارة أمن الطيران، واللغة الانجليزية في صناعة الطيران، والعوامل البشرية لأفراد التشغيليين، والأرصاد الجوية لأفراد العاملين بمجال الطيران، واعداد المسؤولين عن تدقيق وتقرير مستوى الأهلية.

خطط رئيسية منقحة لمطاري سوفارنابومي ودونموانغ الدوليين

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من الشركة العامة لمطارات تايلند المحدودة، الى تقديم تتيوات منقحة، وغير ذلك من بارامترات التخطيط الوارد وصفها في خطة المطار الرئيسية، الى صانعي القرار في الشركة والى الادارات المعنية. وبدأ المشروع في ٢٠٠٧ لفنزة أولية مدتها أربعة أشهر، وجرى تمديدها مرتين. وجرى حاليا مناقشة التمديد الثالث الى عام ٢٠١٠.

منجزات المشروع

في إطار هذا المشروع، تم استعراض الخطة الرئيسية لمطاري سوفارنابومي وموانغ، ونقحا على أساس سيناريو مزدوج لعمليات المطارين داخل منطقة بانكوك الكبرى وبعد تسلم الخطين، طلبت الشركة خطة رئيسية منقحة لمطار سوفارنابومي لكي يصبح المطار الوحيد العامل في منطقة بانكوك الكبرى.

فنزويلا

تعزير الموارد البشرية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة فنزويلا، إلى توفير المساعدة الفنية لتعزير إدارة الموارد البشرية في المؤسسة الوطنية للطيران المدني في فنزويلا من خلال تدريب وتنفيذ وسائل العمل والتوظيف باعتبارها سلطة الطيران المدني ومقدم خدمات الملاحة الجوية. وتم التركيز بشكل أساسي على إعداد وتنفيذ إجراءات تصحيحية على المدى القريب والمتوسط، واعتماد التوحيد القياسي لعمليات تتسم بالكفاءة والفعالية وتنفيذها على المدى الطويل للوفاء بمتطلبات المؤسسة في مجال الموارد البشرية. وهذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٦ وكان من المتوقع أن يدوم تسعة أشهر، قد تم تمديده حتى نهاية سنة ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

نفذت دورات تدريبية في مجالات نظم إدارة السلامة، وبرنامج الدولة بمجال السلامة، وتدقيقات الجودة، والتدقيق الداخلي، وترخيص المسؤولين عن النظم الالكترونية لسلامة الحركة الجوية، وبرنامج تدقيق مراقبة السلامة التي حضرها أكثر من ٢٠٠ مسؤولاً، من بينهم مسؤولون في المجالات الفنية والتشغيلية والادارية بالمؤسسة. واستكملت عملية اختيار مراقبي الحركة الجوية من خلال اعتماد منهجية وأدوات جديدة للتقييم. وجرى تحديث مقاييس الأهلية للوظائف الفنية، واستخدام دليل الوظائف الجديد الذي نتج عنه إعادة تصنيف ٣٠ مسؤولاً فنياً، وزيادة المرتبات وتحسين المساواة في الأجر،

والاحتفاظ بالموظفين. وجرى اعداد برنامج للتدريب القياسي مع دليل تدريبي لصيانة أجهزة الاتصالات اللاسلكية (الممتدة النطاق) من خلال منهجية ترينير، لتدريب أفراد الصيانة.

تحديث المطارات ومراقبة الحركة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة فنزويلا، الى مساعدة المؤسسة الوطنية للطيران المدني على تحديث مراقبة الحركة الجوية وخدمات المطارات، بهدف ضمان تعزيز سلامة الطيران المدني في فنزويلا. وبدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٤ ومن المتوقع أن يدوم أربع سنوات وجرى تمديده الى نهاية ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

استمر، في إطار المشروع، تركيب أجهزة الاتصالات، والملاحة والاستطلاع، بما في ذلك ثلاثة رادارات، فضلاً عن إعادة إنشاء مركز مراقبة الاقتراب. وتلقى المركز أجهزة الاتصالات من نوع VSAT، وانتهى إنشاء محطتين تعملان بالأقمار الاصطناعية. وجرى تركيب جهاز للهبوط الآلي وثلاثة أجهزة تعمل على التردد العالي جدا للمنارة اللاسلكية في جميع الاتجاهات وقياس المسافة، وبرجي مراقبة متحركين وتم شراء نظام لمعالجة الرسائل لخدمة الحركة الجوية. وتم تركيب جسر لإركاب المسافرين في مطار سيمون بوليفار الدولي في ماياكيتيا.

برنامج ترينير للمؤسسة الوطنية للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله المؤسسة الوطنية للطيران المدني في فنزويلا، إلى تعزيز قدرات مركز تدريب الطيران المدني "ميغيل رودريغز"، على إعداد وتنظيم الدورات من خلال اعتماد منهجية الايكاو لبرنامج ترينير في قسم التدريب الخاص به. وهذا المشروع الذي بدأ في سنة ٢٠٠٧ وكان من المخطط أن يدوم ١٢ شهراً، تم تمديده الى عام ٢٠٠٩. وقد انتهى المشروع.

منجزات المشروع

أرسل خبير الى مركز التدريب لتنفيذ منهجية تدريب من خلال حلقة العمل الخاصة بمعدي الدورات، وتنفيذ برنامج تدريب المعلمين، وتقديم التدريب أثناء العمل لدى اعداد برنامجي تدريب قياسيين.

اليمن

برنامج تدريب لمعهد الطيران المدني والأرصاد الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله سلطة الطيران المدني والأرصاد الجوية لليمن، إلى تحديث وتوسيع قدرات نظام التدريب المنهجي لمعهد الطيران المدني والأرصاد الجوية من خلال تنفيذ برنامج تدريب. وبدأ هذا المشروع في شهر ديسمبر ٢٠٠٨ لمدة سنة. وقد انتهى المشروع.

منجزات المشروع

منحت وحدة تدريب المركزية العضوية الكاملة لمعهد الطيران المدني والأرصاد الجوية في برنامج تدريب، بعد اتمام برنامج تدريبي قياسي. وتم تأهيل ستة من معدي دورات تدريب، وواصلوا استعمال منهجية تدريب في إعداد برامج التدريب القياسية.

المشاريع المشتركة بين البلدان والمشاريع المشتركة بين الأقاليم

إقليم إفريقيا

الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي (CAPSCA) - إقليم أفريقيا

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله صندوق الأمم المتحدة المركزي لمكافحة الإنفلونزا، إلى الحد من خطر نقشي إنفلونزا الطيور وما شابهها من أمراض معدية بواسطة المسافرين جواً، من خلال ترتيبات تعاونية بين الدول/الإدارات المشاركة (تنشاد، الكاميرون، الرأس الأخضر، كوت ديفوار، جمهورية الكونغو الديمقراطية، غانا، كينيا، نيجيريا وجنوب أفريقيا). ويقدم المشروع المساعدة إلى الدول لتمكينها من الامتثال للمادة ١٤ " لاتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300) "منع انتشار الأمراض. وعلاوة على ذلك يلزم "الملحق ٩ - التسهيلات" الدول بإعداد خطة وطنية في مجال الطيران تحسباً لنقشي مرض معد خطير. وبدأ هذا المشروع في مارس ٢٠٠٨ ، على أن يستمر لمدة ١٢ شهراً وتقرر تمديده إلى نهاية عام ٢٠١١.

منجزات المشروع

عين منسقان إقليميان في أفريقيا. وحضر الاجتماع الأول للجنة التوجيهية للمشروع ممثلو الدول والإدارات ومن بينهم الكاميرون وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وكينيا ونيجيريا وسنغافورة وجنوب أفريقيا، ومنظمة الصحة العالمية ومكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية وبرنامج الغذاء العالمي، فضلاً عن ممثلين من إدارات الصحة العامة والمطارات وشركات الطيران. وجرى تقييم المطارات الدولية في أبوجا ولاغوس وكيب تاون، وجوهانسبرغ، حسب الأولويات التي حددتها اللجنة التوجيهية. وعقد أيضاً الاجتماع الأول لفريق طب الطيران الإقليمي بحضور نفس ممثلي اجتماع اللجنة التوجيهية.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الدول الأعضاء في اتحاد أعضاء بنجول (جمهورية الرأس الأخضر، وغامبيا، وغانا، وغينيا، وليبيريا، ونيجيريا، وسيراليون) وبدعم عيني ومالي من الجهات المانحة، إلى تعزيز مستوى سلامة وكفاءة عمليات النقل الجوي من خلال إعداد مجموعة إقليمية من مفتشين ذوي مؤهلات عالية في مجال السلامة للاضطلاع بأنشطة التحقق، والمراقبة المستمرة، والتدقيق والتدريب؛ وسن قوانين ولوائح تنظيمية متنسقة متعلقة بالطيران وإجراءات المراقبة/لتحقق؛ وتوفير المساعدة إلى

الدول على تنفيذ أنشطة مراقبة السلامة الجوية، عند الضرورة، وتحديد جدوى إعداد مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في الدول الأعضاء في مجموعة اتفاق بنجول (COSCAP-BAG). وجرى تمديد فترة هذا المشروع، الذي بدأ في عام ٢٠٠٥ لفترة أولية مدتها ٢٤ شهرا، إلى عام ٢٠١٠.

منجزات المشروع

تحسنت وضعية التوظيف في مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات جرى توسيع الفريق العامل المعني بسلامة الطيران بإضافة مفتش معني بترخيص المطارات و سلامة المطارات. ووقع على مذكرة تفاهم بشأن خطة المفتشية التعاونية الجديدة، للسماح بإنشاء فريق أكبر وأكثر استقرارا من مفتشي السلامة. وأعطيت الموافقة لإعداد المرحلة الثانية من البرنامج الحكومي لتدريب مفتشي السلامة وأعدت أدلة عامة لمفتشي صلاحية الطائرات للطيران وعمليات. وأحرزت بعض الدول الأعضاء في بنجول تقدما كبيرا في مواءمة اللوائح التنظيمية الحالية مع اللوائح التنظيمية العامة التي أعدها مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في الدول الأعضاء في مجموعة اتفاق بنجول. وبالتعاون مع برنامج التنفيذ الشامل لإقليم إفريقيا والمحيط الهندي، جرت في الدول الأعضاء في بنجول مجموعة من عمليات تحليل الثغرات اعتمادا على منهجية خطة الايكاو العالمية للسلامة الجوية بغرض تحديد الدعم اللازم للدول للوفاء بالتزامات السلامة الجوية. ووقعت مذكرات تفاهم لإنشاء منظمة لمراقبة السلامة الجوية وكالة للتحقيق في حوادث الطيران للمجموعة.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الدول الأعضاء في الاتحاد الاقتصادي والنقدي لأفريقيا (الكاميرون، وتشاد والكونغو، وغينيا الاستوائية، واليابون، وساوتومي وبرنسيبي)، بمساهمة مالية من البنك الإفريقي للتنمية، وشركة آر باص وشركة بوينغ. واضطلعت شركة بوينغ، والمديرية العامة للطيران المدني لفرنسا، والوكالة الأوروبية لسلامة الطيران (إيسا) والإدارة الفيدرالية للطيران، ووكالة التعاون الفرنسية، والتسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (IFFAS)، ووزارة النقل الكندية، بتعزيز سلامة عمليات النقل الجوي، وتسهيل إيجاد نهج يتسم بالاتساق لتبادل الخبرات الفنية المشتركة، وزيادة المعارف والمؤهلات الفنية للمفتشين الوطنيين، من خلال تقديم التدريب في قاعات الدرس وأثناء العمل، وتنفيذ مهام ترخيص ومراقبة المشغلين الجويين الإقليميين بالنيابة عن سلطة الطيران المدني، التي تعتبر قدرتها الرقابية محدودة في الوقت الراهن، وإنشاء برنامج لتفتيش المطارات يقود إلى إقامة منظمة لسلامة الطيران بين الدول الأعضاء. وقد تمت الموافقة على هذا المشروع في سنة ٢٠٠٥ ولكنه بدأ فقط في عام ٢٠٠٨ بسبب عدم الاستقرار السياسي والقيود على السفر الى انجamina التي اختيرت كمقر للمشروع ومن المتوقع أن يستمر ٣٦ شهرا.

منجزات المشروع

حددت اللجنة التوجيهية الأنشطة الرئيسية المقرر تنفيذها في عام ٢٠٠٩. وأعدت دراسة للوضع وخطة أنشطة بعد زيارات للدول الأعضاء. وخلال الاجتماع التأسيسي للفريق العامل المعني بسلامة الطيران، اعتمد الفريق شروط تكليفه ونظامه الداخلي. وبدأ العمل في مراجعة قانون الطيران المدني لسيماك فضلا عن تفاصيل الأنظمة التي تتطابق مع ملاحق الايكاو الأول والسادس والثامن، والأدلة العامة للعمليات وصلاحيات الطائرات للطيران. وخصصت اللجنة التوجيهية ٩١ يوم عمل لمساعدة الدول الأعضاء، وخصوصا تشاد والكونغو وساوتومي وبرنسيبي. وشارك فريق مشروع كوسكاب في تحليل الفجوات الذي أجري في إطار خطة التنفيذ الشاملة لاقليم أفريقيا والمحيط الهندي في الكاميرون وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد والكونغو واليابون.

مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي (COSCAP-SADC).

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الدول الأعضاء في الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي (أنغولا وبوتسوانا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وليسوتو ومدغشقر ومالاوي، وموريشيوس، وموزامبيق وناميبيا وسيشيل وجنوب إفريقيا وسوازيلند وجمهورية تنزانيا المتحدة، وزامبيا وزيمبابوي) إلى إنشاء منظمة إقليمية شبه دائمة أو دائمة يشار إليها بمنظمة السلامة الجوية التابعة للجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي وأسندت إليها ولاية الاضطلاع بمهام الترخيص والمراقبة بشكل كامل، أو جزئي حسب الضرورة، بالنيابة عن الدول الأعضاء في الجماعة الإنمائية وإنشاء مركز تدريبي للموارد في هذه المجالات. ومن المتوقع لهذا المشروع الذي بدأ في ابريل ٢٠٠٨ أن يدوم ٣٦ شهرا.

منجزات المشروع

أعدت قاعدة بيانات لمفتشي "سادك" الحكوميين، لرصد تنفيذ الخطة الشاملة لتدريب المفتشين. وأجري تدريب أثناء العمل وتدريب نظامي لأفراد التفتيش. وأعدت أنظمة ملاحية على أساس آخر تعديلات ملاحق الايكاو الأول والسادس والثامن، فضلا عن الاجراءات الفنية. وتم إنشاء فريق عامل لسلامة الطيران لغرض مراجعة الأنظمة والاجراءات العامة، وقدم الى الدول عملية من عدة خطوات الادمج أحكام الوثائق العامة في الأنظمة والاجراءات الوطنية في الدولة.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الدول الأعضاء في الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا UEMOA (بنن وبوركينا فاسو وكوت ديفوار وغينيا-بيساو ومالي والنيجر والسنغال وتوغو وموريتانيا والبنك الأفريقي للتنمية) وشركة بوينغ، ووكالة التعاون الفرنسية، والمفوضية الأوروبية والتسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (IFFAS)، إلى تعزيز سلامة عمليات النقل الجوي، وزيادة المعارف الفنية والمؤهلات لدى المفتشين الوطنيين بتقديم التدريب النظري والتدريب في أثناء العمل، وأداء مهام ترخيص المشغلين ومراقبتهم بالنيابة عن سلطات الطيران المدني، التي تعتبر قدراتها الحالية على الرقابة محدودة، وإنشاء برنامج للتفتيش على المطارات وترخيصه والذي سيؤدي إلى إنشاء منظمة للسلامة الجوية بين الدول الأعضاء. وقد جرى تمديد هذا المشروع، الذي بدأ في عام ٢٠٠٤ وكان من المتوقع أن يدوم ٣ سنوات، إلى نهاية سنة ٢٠١٠.

منجزات المشروع

وضعت اللجنة التوجيهية أولويات تقديم المساعدة للدول الأعضاء وتدريب المفتشين الوطنيين والاقليميين. وقدمت المساعدة في هذا الخصوص لبنن وبوركينا فاسو وغينيا-بيساو ومالي في اعداد وتنفيذ خطط العمل التصحيحية فضلا عن المهام الروتينية لمراقبة السلامة. وشارك المشروع أيضا في بعثات الايكاو/اياسا المشتركة لتقديم المساعدة للدول الأعضاء. واشترك مفتشون إقليميون ووطنيون في ندوات وحلقات عمل نظمت في اطار خطة التنفيذ الشاملة لاقليم أفريقيا والمحيط الهندي. وشارك مفتشون اقليميون أيضا في تحليل الفجوات الذي أجري في اطار الخطة في الدول الأعضاء. وعقد اجتماعان للفريق العامل المعني بسلامة الطيران في أوغادوغو، أجريت خلالهما مراجعة للأنظمة الإقليمية في مجال اجازة العاملين وعمليات الطيران والصلاحية للطيران، وانتهى العمل من اعدادها قبل إقرارها. وجرى تحديث الموقع الشبكي لكوسكاب على أساس منتظم لتبادل المعلومات داخل مجتمع الطيران.

التطوير التعاوني لخدمة أرصاد الطيران في منطقة غرب ووسط أفريقيا — المرحلة الأولى

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يغطي المرحلة الأولى من مشروع للتطوير التعاوني بتمويل من التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية (IFFAS) الى تعزيز السلامة الجوية من خلال تحسين قدرات دول غرب ووسط أفريقيا (الرأس الأخضر وجمهورية الكونغو الديمقراطية وغامبيا، وغينيا وغينيا-بيساو وليبيريا ونيجيريا وساو تومي وبرنسيبي وسيراليون) من أجل تنظيم و/أو تقديم خدمات أرصاد الطيران. وبدأ هذا المشروع في سبتمبر ٢٠٠٩ لمدة ٤٥ يوماً. وانتهى المشروع.

منجزات المشروع

أجري تقييم لتجهيزات وخدمات أرصاد الطيران في الدول المشاركة. ووضعت خطة عمل لكل دولة. وقدم ٦٨ اقتراحاً داخل البلدان، وتم تحديد ٤٦ ثغرة في مجالات السلامة والكفاءة في أرصاد الطيران ووضعت أولويات لعلاجها، وأعدت مجموعة من ١٦ توصية لكي تشكل مبادئ توجيهية لمشروع لاحق.

إقليم الأمريكتين

التعاون الفني للجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف المشروع، الذي تموله ٢٢ دولة مشاركة من دول لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (لاكاك)، إلى تقديم المساعدة الإدارية في إدارة أمانة هذه اللجنة. وينبثق هذا المشروع من ترتيبات العمل الجديدة الموقع عليها بين رئيس مجلس الإيكاو ورئيس لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني في ٢١/١٢/٢٠٠٥، مع مراعاة الاستقلالية الإدارية والمالية للمنظمة الإقليمية. وأصبحت هذه الترتيبات سارية في ١/١/٢٠٠٧. وبدأ المشروع في يناير ٢٠٠٧ ويتوقع أن يدوم سنتين وجرى تمديده حتى ديسمبر ٢٠١٠.

منجزات المشروع

حظي هذا المشروع بالدعم من خلال أنشطة عديدة مثل التدريب على تسيير شؤون الإدارة، والاجتماعات، والحلقات الدراسية، ومعالجة ترتيبات المنح والسفر.

النموذج الإداري الجديد لمعهد أمريكا اللاتينية للتدريب على الملاحة الجوية ومؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)، إلى إعداد نموذج إداري جديد لمعهد أمريكا اللاتينية للتدريب على الملاحة الجوية بغية الترويج والإدارة المباشرة للخدمات ولحفاظة المنتجات، فضلا عن تعيين المقتشين ذوي المؤهلات العالية بغرض إنشاء وتطوير خطط/برامج موجهة نحو المنافسات للحصول على الاعتمادات والتراخيص التي تضعهم على المستوى العالمي. وبدأ هذا المشروع في يونيو ٢٠٠٨ وانتهى في يونيو ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

إن النموذج الإداري الجديد لمعهد التدريب التابع لمؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)، الذي يسمح بليجاد آلية فعالة لإدارة الإيرادات، قد قبل من جانب سلطة الطيران المدني. وأعدت خطة عمل لتطبيقه وفقا للخطة الاستراتيجية لمؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA).

إدارة الشبكة الرقمية للاتصالات والملاحة والاستطلاع، الشبكة الرقمية لبلدان أمريكا الجنوبية وإدارة قطاع الأقمار الاصطناعية

هدف المشروع

الهدف من المشروع الذي تموله حكومات الأرجنتين، وبوليفيا، والبرازيل، وشيلي، وكولومبيا، والإكوادور، وفرنسا، وغيانا، وباراغواي، وبيرو، وسورينام، وترينيداد وتوباغو، وأروغواي، وفنزويلا هو إنشاء آلية متعددة الجنسيات لإدارة الشبكة الرقمية للاتصالات والملاحة والاستطلاع من خلال الشبكة الرقمية لبلدان أمريكا الجنوبية (REDDIG) مع الوضع في الاعتبار للتطورات الإقليمية كما يهدف الى تحديث الخدمة الثابتة لاتصالات الطيران وجعلها متجانسة وقابلة للتواصل مع الشبكات الرقمية الأخرى في منطقة الكاريبي وأمريكا الجنوبية. ومنذ إنشاء الآلية المتعددة الجنسيات، يدير المشروع الشبكة الرقمية على أساس مؤقت وينفذ تطبيقات في قطاع CNS/ATM وفقا لمتطلبات خطة الملاحة الجوية الإقليمية؛ ويتوقع لهذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٣ أن يستمر لمدة ٥ سنوات وقد تم تمديده حتى عام ٢٠١١.

منجزات المشروع

واصل هذا المشروع الإقليمي إدارة الشبكة الرقمية لبلدان أمريكا الجنوبية وتوجيه قطاع الأقمار الاصطناعية بطريقة فعالة من خلال تزويد الدول الأعضاء بنظام يمكن الاعتماد عليه. وتم التوقيع على

اتفاق لربط الشبكة الرقمية مع شبكة ميفا الثانية لمنطقة الكاريبي. ونظمت دورات حول الاتصالات بالأقمار الاصطناعية وعمليات الشبكة الرقمية، وذلك للأفراد الفنيين من ٥٤ دولة، وقدمت ٢٠ منحة لتسهيل مشاركتهم. وقام معظم الدول الأعضاء في المشروع بالفعل بتنفيذ النظم الآلية لمعالجة الرسائل وبدأ يتبادل التجارب من خلال الشبكة الرقمية. وأعد برنامج جديد للتواصل بين الشبكة الرقمية وشبكة مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الحركة الجوية (كوسيسنا).

الانتقال إلى النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في منطقة الكاريبي وأمريكا الجنوبية، تقويم إشارات الأقمار الاصطناعية لمنطقة الكاريبي وأمريكا الوسطى وأمريكا الجنوبية

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الذي تموله حكومات بوليفيا وشيلي وكولومبيا وكوبا واسبانيا وفنزويلا ومؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)، هو وضع خطة لتنمية الجوانب التقنية والمالية والتشغيلية لنظام تقويم الإشارات بالأقمار الصناعية لمنطقة الكاريبي وأمريكا الجنوبية مع مراعاة التنمية التدريجية التي تمت في المنطقة وتوصيات المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/11) واستنتاجات المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ لمنطقة الكاريبي وأمريكا الجنوبية (GREPECAS). وتم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٣ ولفترة زمنية قدرها ٤ سنوات حتى يونيو ٢٠١١.

منجزات المشروع

بدأت المرحلة الثالثة من مشروع الانتقال إلى الاتصالات بالأقمار الاصطناعية (SACCSA)، وتمت عملية تقديم العروض لقائمة الأشغال في هذه المرحلة، وكلفت مجموعة الشركات الفائزة بإجراء الدراسات وأسهمت كوسيسنا في تصميم وتنفيذ إجراءات ملاحة المنطقة والأداء الملاحي المطلوب والاقتراب غير الدقيق، القائمة على استخدام الأقمار الاصطناعية. وانضمت كوستاريكا وغواتيمالا إلى المشروع. وعقدت مناقشات مع اتحاد النقل الجوي لأمريكا اللاتينية لينضم هو الآخر.

المفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية والدعم التقني للممثل للاتصالات والملاحة والاستطلاع

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الذي تموله حكومات الأرجنتين، وبوليفيا، والبرازيل، وشيلي، وبنما، وبيرو، وباراغواي، وأوروغواي، وفنزويلا، هو وضع وتنفيذ مبادرات عالمية لخطة الملاحة الجوية تفضي إلى الانتقال من نظام إدارة الملاحة الجوية عن طريق النظم الأرضية إلى نظام قائم على أداء الطائرة وتنفيذ وضمان الجودة لخدمات المعلومات للطيران ونظم إدارة السلامة وفقا للقواعد الدولية ووضع إستراتيجية لتنفيذ وإدماج نظم الملاحة الجوية التلقائية في منطقة الكاريبي وأمريكا الجنوبية

وذلك لتسهيل تبادل المعلومات والتعاون في مجال اتخاذ القرار لجميع عناصر نظام إدارة الملاحة الجوية. ويتوقع لهذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٧ أن يستمر لمدة خمس سنوات.

منجزات المشروع

مازالت أنشطة المشروع تشمل اعداد خطط عمل لتنفيذ نظام الملاحة القائمة على الأداء في ملاحه المنطقة القارية (RNAVS) وملاحه الأداء في المنطقة النهائية (PBN) وملاحه الأداء في عمليات الاقتراب، وإدارة تدفق الحركة، والتحسينات في الاتصالات والملاحه والاستطلاع، وإدارة تواصل الحركة الجوية الآلية في مراكز مراقبة المنطقة، وإذاعة الاستطلاع التابع للتقائي، وربط نظام معالجة الرسائل. وإضافة الى ذلك، أعدت مواد إرشادية لتحقيق الاستخدام الأمثل لشبكة طرق خدمات الحركة الجوية (ATS) وخطة العمل المرتبطة بها لإقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية. وأعد دليل لإدارة تدفق الحركة الجوية واعتمده الفريق المعني بالتنفيذ في إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية مع ادخال مواد إرشادية لتنفيذ منهجية مشتركة لحساب الطاقة الاستيعابية لقطاع المطارات ومراقبة الحركة الجوية، وقدم المشروع ٢٥ منحة للاشتراك في حلقتي عمل للتنفيذ في الكاريبي وأمريكا الجنوبية. وقدمت ١٤ منحة لكل دورة من الدورات التي نظمت حول المنهجية المتبعة لحساب الطاقة الاستيعابية لقطاع المطار ومراقبة الحركة الجوية، وحول الأداء الملاحي المطلوب وملاحه المنطقة وتصميم اجراءاتها، وحول تصميم اجراءات الاقتراب الذي يلزم الحصول على تصريح لتنفيذه. ووضعت أيضا مذكرة تفاهم، ودليل أولي عن تواصل نظم معالجة الرسائل. وأجريت تجارب على نظام الاستطلاع التابع للتقائي. وأعدت قاعدة بيانات أولية بمعلومات تفصيلية عن منطقة أمريكا الجنوبية، والمنارة اللاسلكية العاملة في جميع الاتجاهات، ومعدات قياس المسافة، والملاحه اللاسلكية وتغطية المساعدات الملاحية، فضلا عن وثيقة للتنفيذ الاستراتيجي للتعديل الأول على الاجراءات الخاصة بخدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (وثيقة الإيكاو رقم ٤٤٤٤).

نظام إقليمي للإشراف على السلامة

هدف المشروع

يهدف المشروع الذي تموله حكومات الأرجنتين، وبوليفيا، والبرازيل، وشيلي، وكوبا، وباراغواي، وبيرو، واسبانيا، وأوروغواي، وفنزويلا، وإيرباص، ووكالة أمريكا الوسطى لخدمات الطيران، ولان (شيلي)، وإينير (شيلي)، وسيمان في بيرو، والخطوط الجوية الفنزويلية، الى إنشاء وتشغيل نظام إقليمي لمراقبة السلامة في منطقة أمريكا الجنوبية مع توفير الدعم التقني واللوجستي والإداري المطلوب. وبدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٣ وكان يتوقع له أن يستمر لمدة خمس سنوات وجرى تمديده حتى نهاية ٢٠١٣.

منجزات المشروع

واصل هذا المشروع إدارة الأنشطة مثل تنسيق لوائح وإجراءات برامج الامتثال للوائح الطيران لأمريكا اللاتينية، والأنشطة المتعددة في مجالي الترخيص والمراقبة، وبرامج التدريب والدعم إلى الدول الأعضاء. وحظيت أيضا إحدى الدول بالدعم المتعلق بترخيص مشغل جوي تجاري، كما تلقت دولة أخرى دعما لتنفيذ برنامج شامل في مجال التدريب إلى أحد موظفي تفتيش السلامة وصناعة الطيران. وأطلق مشروع تجريبي لتنفيذ نظم إدارة السلامة في المنظمات المعنية بصيانة الطائرات. وأعدت كتب دورية استشارية دعما لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء في إقليم أمريكا الجنوبية من أجل تنفيذ RNAV 10 (المحددة والمرخص لها بوصفها RNP 10)؛ و RNAV 5، و RNAV 1 و RNAV 2 و Basic-RNP 1، و RNP APCH و RNP AR APCH. أما برنامج تبادل عمليات تفتيش السلامة في ساحة وقوف الطائرات فأصبح جاهزا للعمل، كما أضيفت ٣٠٠ عملية تفتيش تستهدف ساحة وقوف الطائرات إلى قاعدة البيانات. وأنجز التدريب على هذه المسائل، وقدمت خمس زمالات. وأدرجت لوائح جديدة تتعلق بالطيران المدني لأمريكا اللاتينية في دليل مفتشي العمليات. بالإضافة إلى ذلك، أنجز دليل خاص بمراكز التدريب على الطيران المدني.

تدريب العاملين الجويين في إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية

هدف المشروع

يرمي هذا المشروع، الممول من حكومة إسبانيا، إلى تحسين مستوى الإدارة التشغيلية لمقدمي خدمات الملاحة الجوية، ومشغلي المطارات وغيرهم من مقدمي الخدمات، من خلال المشاركة في المؤتمرات، والحلقات الدراسية وبرامج الزمالات. وقد بدأ هذا المشروع في عام ١٩٩٧ وجرى تمديده على أساس سنوي إلى غاية عام ٢٠١٠.

إنجازات المشروع

شارك أكثر من ١٧٨ مسؤولا بنجاح في الحلقات الدراسية الدولية الثلاث بشأن أتعاب ورسوم المطارات، والبضائع الجوية وتخطيط الموارد البشرية والإدارة في مجال خدمات المطارات والملاحة الجوية، التي قدمت في مراكز التدريب في أمريكا اللاتينية. ومنحت ١٠٧ زمالة بغرض تيسير مشاركة إقليمي الكاريبي وأمريكا الجنوبية في هذه الأحداث. وفي مجال التعاون الدولي، منحت ٧ زمالات، تستغرق مدة كل منها سنة واحدة، بغرض المشاركة في البرامج الرئيسية للمطارات إلى جانب ٣٣ زمالة مدتها أسبوعان لتيسير المشاركة في الدورات الفردية المتعلقة بإدارة الهياكل الأساسية والخدمات العامة في إسبانيا.

آسيا والمحيط الهادئ

الاتفاق التعاوني لتعزيز خدمات الأرصاد الجوية للطيران في جنوب آسيا (CAEMSA-SP)

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع هو وضع اتفاق تعاوني بين الدول المشاركة الثمانية في جنوب المحيط الهادئ (جزر كوك، وفيجي، وكريباتي، وناورو، وساموا، وجزر سليمان، وتونغا، وفانواتو)، ويتم تنفيذه بواسطة صندوق استئماني. والهدف من المشروع هو تعزيز سلامة وفعالية عمليات النقل الجوي في المنطقة وذلك بتطوير خدمات ارساد جوية في جنوب آسيا بما في ذلك تحقيق التنمية المستدامة لخدمات الارصاد الجوية ووضع النظم لإدارة الجودة وإيجاد السبل لاسترداد التكاليف ووضع تدابير طارئة وسن التشريعات الوطنية والاحتفاظ بمستويات ملائمة من الموظفين المدربين. ويعالج هذا المشروع الذي نفذ بالتعاون والتشاور الوثيق مع المنظمة العالمية للأرصاد الجوية أوجه النقص في توفير خدمات الأرصاد الأساسية في منطقة جنوب المحيط الهادئ الفرعية التي قام بتحديد مشروع تنفيذ خاص في عام ٢٠٠٥ وبنوك بيانات الأرصاد التشغيلية واتحاد النقل الجوي الدولي وعمليات التدقيق التي نفذتها الايكاو والمكتب الإقليمي للايكاو في آسيا والمحيط الهادئ، ويتوقع لهذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٨ أن يستمر لمدة ثلاثة أشهر وقد تم تمديده حتى يناير ٢٠٠٩ وانتهى المشروع.

منجزات المشروع

قدم خبير أرصاد الطيران الذي عين في هذا المشروع تقارير قطرية وتقريرا ختاميا عن المشروع.

الترتيب التعاوني لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي (CAPSCA)

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الذي تموله ادارة الطيران المدني وسلطات المطارات في الدول المشاركة والمناطق الإدارية (الصين (هونج كونج وماكاو)) واندونيسيا وماليزيا ونيبال والفلبين وسنغافورة وجزر سليمان وتايلند وتونغا وفيتنام، فضلا عن منحة من بعض المانحين إلى صندوق الأمم المتحدة المركزي لمكافحة الأنفلونزا، هو الحد من مخاطر انتشار أنفلونزا الشبيهة بالأمراض المعدية بواسطة المسافرين وذلك بوضع ترتيبات تعاونية بين الدول المشاركة والإدارات والمطارات. وسوف يتحقق ذلك ابتداء بتطبيق وتنفيذ المبادئ التوجيهية للايكاو لمنع انتشار الأمراض المعدية في المطارات الدولية الرئيسية فضلا عن تدريب الموظفين من سلطات الطيران المدني المشاركة والمطارات والخطوط الجوية في مجال طب الطيران من أجل مواصلة تنفيذ المبادئ التوجيهية ومساعدة الدول الأخرى في المنطقة التي قد تنضم الى البرنامج. وبدأ هذا المشروع في سبتمبر ٢٠٠٦ لمدة ثلاثة أشهر وجرى تمديده حتى عام ٢٠١٠.

منجزات المشروع

قام أحد خبراء طب الطيران من الإيكاو بتقديم التدريب أثناء العمل باستعمال توجيهات الإيكاو. وعقدت حلقتا عمل لإجازة موظفي طب الطيران، وقدمت محاضرات عن الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي أثناء المؤتمر السادس والأربعين لرؤساء الطيران المدني في إقليم آسيا والمحيط الهادئ. وعقد الاجتماع الثالث للجنة التوجيهية للبرنامج والاجتماع الثالث للفريق المعني بطب الطيران. وخرج الاجتماعان بنتائج مهمة تتعلق بمستوى التخطيط في الدول بشأن التأهب لتفشي المرض فضلا عن خطط التأهب في شركات الطيران والمطارات.

البرنامج التعاوني لأمن الطيران في منطقة آسيا والمحيط الهادئ — (CASP-AP)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الحكومات المشاركة والمانحون، إلى كفاءة الامتثال للاتفاقات الدولية وقواعد وتوصيات الإيكاو وخصوصا الملحق السابع عشر- الأمن، والجوانب الأمنية في الملحق التاسع- التسهيلات والمواد الإرشادية المتعلقة بأمن الطيران في دليل أمن الطيران (المقيد التوزيع). وفي نوفمبر ٢٠٠٩، انضمت ٢٤ دولة وإقليم إداري خاص للبرنامج الذي يهدف إلى تعزيز قدرات أمن الطيران لدى الدول والإدارات المشاركة، وإنشاء هيكل تدريبي للتعاون والتوثيق في مسائل أمن الطيران وتدريب موظفي أمن الطيران. وبدأ البرنامج في عام ٢٠٠٤ على أن يستمر لمدة ٣٦ شهرا، وقد دخل الآن مرحلته الثانية وجرى تمديده حتى نهاية عام ٢٠١٤.

منجزات المشروع

أعدت برامج وطنية لأمن الطيران المدني تشمل إجراءات وتدابير معززة لأمن الطيران حسب احتياجات المنطقة، وذلك لكل من بروناي دار السلام واليابان وكيريباتي. وتم استعراض التشريع والأنظمة الوطنية لـ ٢٢ دولة وإدارة. وأعدت مشاريع تقارير عن تشريع وأنظمة أمن الطيران في ٢٠ دولة وإدارة، ونوقش ١٠ منها مع الدولة والإدارة المعنية. وانتهى اعداد ستة تقارير وأرسلت الى الدول والإدارات المعنية. وواصل البرنامج تقديم دورات لمفتشي أمن الطيران وحلقات عمل حول مراقبة الجودة. وعلاوة على ذلك، مع ادخال المسائل المتعلقة بالأمن بالملحق التاسع في البرنامج العالمي لتدقيق الأمن، انضم البرنامج الى المنظمة الدولية للهجرة، لتقديم التدريب حول كشف وثائق السفر المزورة لأفراد شركات الطيران ومراقبة الحدود. وأنشأ البرنامج أفرقة إقليمية لأمن الطيران للاستعانة بخبراء الأمن من جميع الدول والإدارات داخل إقليم آسيا والمحيط الهادئ، بغية تقديم خبرة متخصصة ومساعدة وفقا لظروف كل دولة، حسبما تنص عليه مذكرة التفاهم المقرر توقيعها من جانب جميع الدول والإدارات المشاركة حول انشاء هيكل اقليمي دائم للإقليم بحيث يتضمن الإطار المؤسسي وجرى توزيع قواعد التعاون للهيكل الإقليمية الدائمة مع دليل عن السياسات والاجراءات الادارية والتشغيلية.

مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في شمال آسيا (COSCAP-NA)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع التعاوني الذي تموله جمهورية الصين الشعبية وجمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية ومنغوليا وجمهورية كوريا، والذي يتم تنفيذه بواسطة صندوق استئماني مقدم من الدول المشاركة وبدعم من شركة إيرباص واتحاد الخطوط الجوية لآسيا والمحيط الهادئ وشركة بوينغ وشركة بومباردييه والمفوضية الأوروبية والإدارة الفدرالية للطيران في الولايات المتحدة والتسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران ووزارة النقل الكندية، إلى تعزيز السلامة والكفاءة في عمليات النقل الجوي في المنطقة. ومشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران هو محفل مخصص لتعزيز استمرار الحوار والتنسيق والتعاون في المسائل ذات الصلة بسلامة الطيران فيما بين إدارات الطيران المدني المشاركة فيه وخلق بيئة لتوحيد وتطوير سياسات وإجراءات وقواعد الرقابة على السلامة. كما يتيح أيضا وسيلة فعالة للتكاليف لإجراء عمليات التفتيش وتسجيل المشغلين ومنشآت التدريب والطيران ولتدريب موظفي رقابة السلامة. بالإضافة إلى ذلك، فإنه يتيح للدول التعزيز الفعال لمنع الحوادث بإنشاء الفريق الإقليمي المعني بسلامة الطيران في شمال آسيا والإشراف عليه. ويتوقع لهذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٣ أن يستمر لمدة خمس سنوات وقد تم تمديده حتى نهاية عام ٢٠١٢.

منجزات المشروع

أنتج المشروع أنظمة نموذجية وإجراءات نموذجية للمفتشين ونظم ما يرتبط بذلك من دورات تدريبية. وقدم التدريب لدعم متطلبات الاعتماد والمراقبة للمشغلين الجويين الأجانب حسبما وردت في الملحق السادس - تشغيل الطائرات، وأعدت أنظمة وأدلة نموذجية لدعم تنفيذ الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات. وصدرت نشرات وكتب دورية استشارية، ونظمت حلقات عمل ودورات تدريبية. واجتمع فريق السلامة الإقليمي لشمال آسيا مع أفرقة السلامة الإقليمية الأخرى لبرنامج التعاون في جنوب شرقي آسيا وبرنامج التعاون لجنوب آسيا، وذلك كفريق إقليمي مشترك لسلامة الطيران، وحدد ٤٦ بندا للعمل من أجل تنفيذ إجراءات تعزيز السلامة والخطة العالمية لسلامة الطيران. وعقدت ٢٧ دورة تدريبية وندوة حضرها ٤٥٠ مشتركا، بما في ذلك مشغلو الطائرات ومقدمو الخدمات، وعقدت سبع من هذه الدورات والندوات بالتعاون مع برنامج التعاون لجنوب شرقي آسيا وبرنامج التعاون لجنوب آسيا. وسهل البرنامج تقديم الدعم التعاوني من الدول الأعضاء التي أتمت بنجاح عملية التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وذلك لمساعدة الدول الأعضاء الأخرى في التحضير لعمليات التدقيق هذه، فضلا عن تبادل الدعم الفني بين البرامج التعاونية في آسيا.

برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في جنوب آسيا (COSCAP-SA) المرحلة الثالثة

هدف المشروع

هذا المشروع هو اتفاق تعاوني تموله حكومات بنغلاديش، وبوتان، والهند، ومالديف، ونيبال، وباكستان، وسري لانكا، ويتم تنفيذه بواسطة صندوق استئماني توفره الدول المشاركة بدعم من شركة ايرباص وشركة بوينغ والمفوضية الأوروبية والإدارة الاتحادية للطيران والتسهيل المالي الدولي للسلامة، ووزارة النقل الكندية، وإدارة الطيران الفيدرالية الأمريكية. والهدف من المشروع هو تعزيز سلامة وكفاءة النقل الجوي في شبه المنطقة. وتتمثل الأهداف الرئيسية للمرحلة الثالثة في تعزيز إطار العمل المؤسسي الإقليمي للطيران والمساعدة في وضع إطار عمل تنظيمي موحد وتعزيز نهج النظام الشامل لإجراءات أنشطة مراقبة السلامة استنادا إلى التنفيذ الفعال لقواعد وتوصيات الايكاو وإلى قدرات مراقبة فعالة ووضع نظام إقليمي لتبادل المعلومات وتحسين فرص الحصول على المعلومات ذات الصلة بالسلامة ومساعدة سلطات الطيران المدني في الدول الأعضاء في جهودها الرامية إلى الامتثال للقواعد الدولية والوطنية للطيران المدني ودعم تنمية الموارد البشرية في مجال الطيران المدني. ويتوقع لهذا المشروع الذي بدأ في عام ١٩٩٧ أن يستمر لمدة خمس سنوات وقد تم تمديده حتى سنة ٢٠١٢.

منجزات المشروع

بعد توسيع برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة تم تدريجيا توسيع برنامج COSCAP-SA ليشمل جميع مجالات السلامة التي تغطيها عمليات التدقيق في إطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وتم تنفيذ دورات تدريبية تعالج موضوعات السلامة. ووقعت مذكرة تعاون من جانب الدول المشاركة لإرساء القاعدة المؤسسية للبرنامج واعتمد دليل للإطار والإجراءات المؤسسية يحدد السياسات والممارسات المرتبطة بالتشغيل والعمليات. ونظمت ١٥ دورة تدريبية وندوات حضرها ٢٦٥ شخصا وتم إعداد واستعراض الوثائق والأدلة ذات الصلة بالسلامة واستكمالها و/أو إعادة إصدارها. كما تم تكوين فرقة عمل لتوحيد قواعد الصيانة. وقام الخبراء الإقليميون بزيارتين لتقديم المساعدة التقنية لكل واحدة من البلدان للقيام عند الاقتضاء بتنفيذ مهام مراقبة السلامة وعقد دورات تدريبية أثناء الخدمة والمساعدة في استعراض المتطلبات ذات الصلة بمراقبة السلامة. وجاري استكمال الموقع الشبكي للبرنامج وتوسيعه لتوفير تغطية أوسع للمعلومات والمواد التوجيهية ذات الصلة بالسلامة. وجاري تعزيز منع الحوادث بواسطة الفريق الإقليمي لسلامة الطيران في جنوب آسيا وعقد اجتماع لأعضاء اللجنة التوجيهية لمناقشة استراتيجيات تنفيذ البرنامج والاحتياجات الخاصة للدول. وعقد اجتماع لرؤساء مراكز التدريب على الطيران في إطار برنامج الترويج لمنهجية تريبير وتبادل المعرفة حول التدريب والتعليم في قطاع الطيران.

مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران، جنوب شرقي آسيا (COSCAP-SEA)

هدف المشروع

يمثل هذا المشروع اتفاقاً تعاونياً بين حكومات بروني دار السلام، وكمبوديا، والصين (ومنطقة هونج كونج الادارية الخاصة ومنطقة ماكو الادارية الخاصة)، واندونيسيا، وجمهورية لاو الشعبية الديمقراطية، وماليزيا، وميانمار، والفلبين، وسنغافورة، وتايلند، وتيمور - ليشتي، وفيتنام، ويتم تنفيذه بواسطة الصندوق الاستئماني الذي تموله الدول المشاركة وبدعم من شركة ايرباص وشركة بوينغ والمفوضية الأوروبية وإدارة الطيران المدني الاتحادية والمرفق المالي الدولي لسلامة الطيران. وتتمثل أهدافه في تعزيز سلامة وكفاءة عمليات النقل الجوي في شبه المنطقة وتعزيز عناصر التدريب والتطوير المهني وصلاحية الطائرات للطيران على الصعيد الوطني، فضلاً عن تأهيل مفتشي عمليات الطيران وتوحيد السياسات والقواعد وتوفير خدمات التفتيش والتوثيق إلى الدول التي لا يكون في مقدورها حالياً تلبية الالتزامات التنظيمية وتنسيق برامج المساعدة التقنية وإنشاء أفرقة إقليمية لسلامة الطيران المدني لتنفيذ الحلول الموضوعة عالمياً فيما يتعلق بالسلامة. وبدأ هذا البرنامج في عام ٢٠٠١ ليستمر مبدئياً لمدة خمس سنوات، وتم تمديده إلى عام ٢٠١١.

منجزات المشروع

اصدرت كتب دورية استشارية وعقدت حلقات عمل ودورات تدريبية. واجتمع الفريق الاقليمي لسلامة الطيران في جنوب شرقي آسيا مع أفرقة السلامة في البرنامج التعاوني لشمال آسيا والبرنامج التعاوني لجنوب آسيا لفريق اقليمي مشترك لسلامة الطيران، وحدد الاجتماع ٤٦ بندا للعمل من أجل تنفيذ تحسينات السلامة وخطة سلامة الطيران العالمية. وخلال عام ٢٠٠٩، اشترك ٧٧٨ شخصاً في ٢٢ دورة وندوة وحلقة عمل. وسهل البرنامج الدعم التعاوني من الدول الأعضاء التي أتمت بنجاح التدقيق في اطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة لمساعدة الدول الأعضاء الأخرى في التحضير لعمليات التدقيق وتبادل الدعم الفني بين البرامج التعاونية في آسيا.

إقليم أوروبا والشرق الأوسط

مشروع التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران، في دول الخليج
(COSCAP-GS)

هدف المشروع

يتمثل هدف هذا المشروع، الذي تموله حكومات البحرين والكويت وقطر ودولة الإمارات العربية المتحدة واليمن، في تعزيز سلامة وكفاءة النقل الجوي في شبه منطقة دول الخليج وذلك بتوحيد التطبيق الفعال للقواعد الدولية والأحكام والقواعد والإجراءات الوطنية ذات الصلة بمراقبة السلامة مما يساهم بالتالي في تحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية لشبه المنطقة، وتعزيز التعاون فيما بين الدول المشاركة الأخرى ويهدف أيضا إلى إنشاء هيكل إقليمي للتعاون والتنسيق في المسائل ذات الصلة بأمن الطيران وتدريب موظفي أمن الطيران المدني. وبدأ هذا المشروع في يناير ٢٠٠٦ ويتوقع له أن يستغرق خمس سنوات.

منجزات المشروع

قررت اللجنة التوجيهية استعراض أهداف المشروع لاستبعاد أمن الطيران وإعادة إدخال عمليات الطيران. وظلت أولوية المشروع وضع مشاريع قواعد موحدة لسلامة الطيران والأمن القائم على النموذج الأوروبي حسب الاقتضاء. وشارك المشروع في أنشطة خريطة الطريق العالمية لسلامة الطيران، ونظم ندوات وحلقات عمل وعدة زيارات للدول المشاركة لمساعدتها في تنفيذ أنشطة موحدة. واستعرضت لجنة الأنظمة قواعد الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية وأعدت أنظمة وإجراءات اعتماد ومراقبة المشغلين الجويين الأجانب وقدمت للدول. وعرض على الأعضاء تنظيم تدريب في مجال تقييم الطائرات الأجنبية واعتماد ومراقبة المشغلين الأجانب وعمليات الطيران الطويل المدى بمحركين. وأمكن تحقيق هذه المنجزات من خلال دعم عيني من إيرباص وشركة بوينغ والوكالة الأوروبية للسلامة الجوية وإدارة الطيران الفيدرالية الأمريكية وشركاء آخرين.

مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في
كومونولث الدول المستقلة (CIS)

هدف المشروع

يمثل هذا المشروع اتفاقا تعاونيا بين دول كومونولث الدول المستقلة وهي أرمينيا وأذربيجان وبيلاروس وجورجيا وكازاخستان وقيرغيزستان وجمهورية مولدوفا والاتحاد الروسي وطاجيكستان وتركمانستان وأوكرانيا وأوزبكستان، وينفذ في إطار الصندوق الذي أنشأته كومونولث الدول المستقلة وبدعم من شركة إيرباص وشركة بوينغ وشركة جنرال إلكتريك والمفوضية الأوروبية وشركة إوشن للطيران ولجنة الطيران المشتركة بين الدول وبدعم مالي أيضا مقدم من المرفق المالي الدولي لسلامة الطيران.

وتتمثل أهدافه في تعزيز قدرات الدول في مجال مراقبة السلامة الجوية عن طريق إنشاء مركز تدريبي/استشاري إقليمي في مجال سلامة الطيران تابع للجنة الطيران المشتركة بين الدول وتقديم المساعدة في إزالة الثغرات وتوفير التدريب للمفتشين الوطنيين وتحقيق التجانس بين تشريعات الطيران الوطنية حسب الاقتضاء. وبدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠١ وكان من المتوقع أن يستغرق ٦ سنوات إلا أنه يتم تمديده على أساس سنوي.

منجزات المشروع

عقدت ندوتان دوليتان حول التوعية بسلامة الطيران والمراقبة التشغيلية لشركات الطيران واحدة بمشاركة أرباص والأخرى بمشاركة إدارة الطيران الفيدرالية الأمريكية. وعقد مؤتمر قمة عن خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية بالتعاون مع شركة أرباص وشركة بوينغ وإدارة الطيران الفيدرالية الأمريكية وإيفالبا ومؤسسة سلامة الطيران. وأنشئ فريق عامل إقليمي لتنفيذ توصيات مؤتمر القمة حول خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية، ومن بينها وضع خطة لإدخال خريطة طريق إقليمية. وبالإضافة إلى ذلك، كلف الفريق العامل هذا بتنفيذ خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية، وإعداد دليل إقليمي وأنظمة بخصوص نظم إدارة السلامة وتنظيم تدريب العاملين في مجال الطيران. وقدم التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (إيفاس) دعماً مالياً لمفتشين من جمهورية مولدوفا والاتحاد الروسي وطاجيكستان وتركمانستان وأوكرانيا وأوزبكستان لحضور دورة عن مراقبة سلامة الطيران وأخرى عن مفتش التحقيق في حوادث الطيران. وشارك في التدريب حوالي ٥٠٠ من أخصائيي الطيران من إدارات الطيران المدني وشركات الطيران في الدول الأعضاء في هذا الاتفاق.

المرفق ٣ — استعراض الاجراءات المتخذة حتى ٢٠٠٩/١٢/٣١ بشأن قرارات الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية

الموضوع والاجراء المتخذ	القرار
خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة لسلامة الطيران في إفريقيا	١-٣٦
<p>أنشأ الأمين العام برنامج التنفيذ الشامل لأفريقيا والمحيط الهندي وعين لجنة توجيهية في يناير ٢٠٠٨ لتنفيذ القرار. ويعمل هذا البرنامج مع الدول والمنظمات الإقليمية في إقليم إفريقيا والمحيط الهندي والمكاتب الإقليمية لمساعدة الدول على إنشاء نظم فعالة ومستدامة لمراقبة السلامة وتعزيز سلامة الطيران بواسطة تقديم حلقات دراسية، وحلقات عمل ودورات تدريبية بشأن مواضيع شتى تتعلق بالسلامة.</p>	
الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية	٢-٣٦
<p>اعتمد في عام ٢٠٠٨ التعديل رقم (٣٢) على الملحق ٦ - تشغيل الطائرات، الجزء الأول - النقل الجوي التجاري الدولي - الطائرات (انظر كتاب المنظمة AN 11/1.3.21-08/23) والتعديل رقم (١٣) على الجزء الثالث - العمليات الدولية - الطائرات الهليكوبتر (انظر كتاب المنظمة AN 11/32.3.5-08/24). وبفضل هذه التعديلات، جرى تعزيز مراقبة ومتطلبات المشغلين الأجانب.</p> <p>نشرت على موقع الإيكاو إيكاو- نت طبعة نهائية من دليل إجراءات عمليات التفيتيش والترخيص والمراقبة المستمرة للعمليات (Doc 8335)، فيما يتعلق بالترخيص والمراقبة المستمرة لمشغلي النقل الجوي التجاري ومراقبة المشغلين الأجانب.</p> <p>تم وضع نظام إلكتروني لتبادل المعلومات الحرجة بشأن السلامة ويجري حالياً اختبار نسخته "التحريبية".</p> <p>ستقدم ستة مشاريع مقترحة لبرامج المساعدة إلى مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (كوسكاب) لمجموعة اتفاق بنجول.</p> <p>استمر تقديم الدعم إلى برنامج التنفيذ الشامل لإفريقيا والمحيط الهادئ والمكاتب الإقليمية في معالجة الاحتياجات الخاصة للدول في هذا الإقليم. ونظمت حلقات عمل بشأن الخريطة العالمية لسلامة الطيران.</p> <p>نسقت برامج المساعدة مع إدارة الطيران الاتحادية في الولايات المتحدة، ووزارة النقل في الولايات المتحدة، ووكالة السلامة الجوية الأوروبية، والمفوضية الأوروبية والبنك الدولي.</p>	

الموضوع والجراء المتخذ

القرار

جرى التنسيق والتعاون بين الإيكاو ووزارة النقل في الولايات المتحدة بشأن وضع مشاريع المساعدة وتنفيذها في المستقبل للدولتين المشار إليهما في مجلس استعراض نتائج التدقيق، بما في ذلك المساهمات المالية لهذه المشاريع وتشمل دولتين أحيلاً على مجلس استعراض نتائج التدقيق. بالإضافة إلى ذلك، سهلت وزارة النقل في الولايات المتحدة الأمريكية التمويل للدورات التدريبية للمفتشين الحكوميين المعنيين بالسلامة التي يضطلع بها برنامج كوسكاب لمجموعة اتفاق بنجول.

تم التوصل إلى اتفاق مبدئي بين الإيكاو والاياتا والاتحاد الأوروبي وإدارة الطيران الاتحادية في الولايات المتحدة على إبرام مذكرة تفاهم لتبادل معلومات وبيانات السلامة. وانتهى العمل من إعداد مذكرة تعاون ثنائي بين الإيكاو والاتحاد الأوروبي، بحيث يوفر إطار تعاون معزز، بما في ذلك تبادل معلومات تدقيقات السلامة.

قُدّم الدعم والتوجيه لإنشاء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية لإقليم بحر قزوين والبحر الأسود.

قُدّم الدعم المتواصل إلى منظمة سلامة الطيران للمحيط الهادئ من أجل إعداد آلية لتقاسم التكاليف من أجل ضمان استدامة هذه المنظمة على الأجل الطويل.

تقدمت المساعدة إلى دول اتفاق بنجول لإنشاء منظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لاتفاق بنجول. وتقدم مساعدة مستمرة إلى المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة في مجالات مثل التدريب.

بدأ الإيكاو بانتظام تحديث وتبادل المعلومات عن عدم التنفيذ الفعال للعناصر الحرجة في مراقبة السلامة مع البنوك والدول المانحة. وجرت مناقشات مع البنوك والمانحين الآخرين عن المجالات التي تشوبها ثغرات، بما في ذلك الأنشطة المتعلقة بالبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وعن الدول التي تحتاج إلى المساعدة. وتم إعداد قاعدة البيانات الدولية عن مشاريع المساعدة، مثل قاعدة البيانات المشتركة حول الثغرات ومشاريع المساعدة.

تنفيذ برنامج دعم التنفيذ والتنمية - السلامة

٣-٣٦

تم تنفيذ تحليل الفجوات بنجاح في دول مجموعة بنجول، بالتعاون مع برنامج التنفيذ الشامل لأفريقيا والمحيط الهندي، ومكتب الإيكاو الإقليمي لغرب ووسط أفريقيا في داكار وبرنامج كوسكاب لمجموعة اتفاق بنجول.

أدخلت تحسينات على نظام تبادل معلومات السلامة الجوية وشملت إضافة مجالات جديدة هي الامتثال لشروط للكفاءة اللغوية، وتوصيات الدول بشأن الحوادث، والاضطراب الظلي، ووصلات/قوائم الصلاحية للطائرات، ووصلات للوائح ونماذج القواعد التنظيمية، ووصلات لمواقع التسجيل والوثائق. ونشرت تقارير قسم تدقيق مراقبة السلامة لنسبة ٩٦٪ من الدول الأعضاء.

استمر التنسيق الداخلي مع إدارة التعاون الفني وإدارات ومكاتب الإيكاو الأخرى من خلال مجلس استعراض نتائج التدقيق. ويتم التنسيق أيضاً من خلال شراكات وتحالفات خارجية من أجل إعداد وتخطيط مشاريع المساعدة.

الموضوع والاجراء المتخذ	القرار
تطبيق منهجية رصد مستمرة لبرنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) بعد سنة ٢٠١٠ نظر المجلس في مستقبل برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة بعد عام ٢٠١٠، بما في ذلك وضع منهجية وتقديم الأدوات اللازمة لتنفيذ نهج الرصد المستمر؛ وإعداد خطة انتقالية مفصلة لتطبيق نهج الرصد المستمر؛ وإجراء بعثات الإيكاو المنسقة للتحقق خلال المرحلة الانتقالية.	٤-٣٦
التسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (إيفاس) بموجب كتاب المنظمة M 11/2.1-09/39 رقم بتاريخ ٢٠٠٩/٥/٨، يتعلق بتعيين الأعضاء الجدد للهيئة الرئاسية، أعاد الأمين العام تأكيد تشجيعه للدول فيما يخص المساهمة في إيفاس. تتألف الهيئة الرئاسية لإيفاس من ١١ عضوا ترشحهم الدول المشاركة ويعينهم مجلس الإيكاو لولاية مدتها ثلاث سنوات. ويعمل بالهيئة الرئاسية الحالية أعضاء من الأرجنتين، وشيلي، والصين، ومصر، وفرنسا، والهند، وإيطاليا، ونيجيريا، وباكستان، وجمهورية كوريا والاتحاد الروسي. نُفذ عدد من الأنشطة الترويجية في سياق الجهود المبذولة للجمع الأموال والترويج لإيفاس. وبموجب كتاب المنظمة M 11/3-09/44، دُعي جميع الدول الأعضاء إلى النظر في المشاركة في إيفاس من خلال تقديم اشتراكات طوعية. وَعُرِضت ورقات معلومات بشأن إيفاس خلال الاجتماعات الإقليمية للطيران المدني.	٥-٣٦
اعتراف الدول بشهادات المشغلين الجويين الأجانب ومراقبة عملياتهم أدخل التعديل رقم (٣٢) على الجزء الأول من الملحق ٦ والتعديل رقم ١٣ على الجزء الثالث من الملحق ٦ تعديلات لتعزيز الرقابة ومتطلبات المشغلين الأجانب ومواءمة شهادات المشغل الجوي من حيث المضمون. واعتبارا من ٢٠١٠/١/١ في التصميم. جرى تحديث دليل إجراءات عمليات التفتيش والترخيص والمراقبة المستمرة للعمليات (Doc 8335)، الذي يتضمن مبادئ توجيهية لمراقبة المشغلين الأجانب والترخيص لخدماتهم. ومضى العمل قداما في إعداد سجل دولي لشهادات المشغلين الجويين بدعم من جامعة الطيران المدني الصينية والأباتا.	٦-٣٦
تخطيط الايكاو العالمي للسلامة والكفاءة نُظمت حلقات عمل بشأن تنفيذ الخطة العالمية لسلامة الطيران وخريطة سلامة الطيران العالمية. وركزت كل حلقة عمل على استخدام عملية الخريطة وتنفيذ المبادرات العالمية لسلامة الطيران. ويجري النظر في اقتراح لإنشاء آلية إقليمية تعرف باسم المجموعة الإقليمية لسلامة الطيران لتنسيق الجهود شبه الإقليمية في مجال سلامة الطيران.	٧-٣٦

الموضوع والاجراء المتخذ	القرار
وتستخدم نماذج إطار الأداء المتصلة مباشرة بالخطة العالمية للسلامة الجوية في جميع أنحاء إقليم أفريقيا والمحيط الهندي، وكذلك من جانب الدول المشاركة في المجموعة الإقليمية لسلامة الطيران في الأمريكتين.	
كان الهدف من حقات العمل الإقليمية بشأن الأداء في جميع الأقاليم هو اعتماد نهج قائم على الأداء لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية على أساس الخطة العالمية للملاحة الجوية.	
ووضعت جميع الأقاليم خطط عمل لتناول التحسينات التشغيلية للملاحة الجوية، وذلك باستخدام نماذج إطارية للأداء، مع وجود صلات واضحة بالخطة العالمية للملاحة الجوية. وقامت جميع الدول بدورها باتخاذ خطوات لتنفيذ أطر وطنية قائمة على الأداء لنظم الملاحة الجوية.	
لم تجر أي تحديثات.	٨-٣٦
حماية المعلومات المستمدة من نظم جمع ومعالجة بيانات السلامة من أجل تحسين سلامة الطيران	٩-٣٦
نشرت طبعة ثانية مسبقة من دليل إدارة السلامة للإيكاو (الوثيقة 9859 Doc)، تتضمن إرشادات بشأن نظم الإبلاغ المعنية بالسلامة، على الموقع الشبكي للإيكاو ICAO-NET في عام ٢٠٠٨.	
لم تجر أي تحديثات.	١٠-٣٦
إتقان اللغة الانجليزية المستخدمة لأغراض الاتصال بالهاتف اللاسلكي	١١-٣٦
عُم كتاب المنظمة رقم AN 12/44.6-07/68 ويطلب وضع خطة تنفيذية في مجال الكفاءة اللغوية بحلول ٢٠٠٨/٣/٥، حسب الحالة السائدة، وإبلاغ الإيكاو بأسماء جهات الاتصال المسؤولة عن الكفاءة اللغوية وكيفية الاتصال بهم.	
من الفترة من ديسمبر ٢٠٠٧ إلى مارس ٢٠٠٨، عقدت حلقات عمل بشأن وضع الخطط التنفيذية المرتبطة بالكفاءة اللغوية في كل إقليم من أقاليم الإيكاو. ويمكن الاطلاع على الخطط التنفيذية والمعلومات بشأن الامتثال لشروط الكفاءة اللغوية على موقع تبادل معلومات السلامة الجوية" على الانترنت على العنوان: http://www.icao.int/fsix/lp.cfm .	
ونشرت النسخة الأولية من معايير الاختبارات اللغوية على موقع الإيكاو إيكاو-نت في يوليو ٢٠٠٨. ونشر الكتاب الدوري بعنوان معايير الاختبارات اللغوية لتحقيق الانسجام على الصعيد العالمي (Circ. 318).	
في ديسمبر ٢٠٠٩، دُعيت الدول إلى تقديم إسهامات بشأن نماذج الحديث المقيم (انظر كتاب المنظمة رقم AN 12/44.6-09/96) للنظر في إعداد طبعة جديدة شروط الإيكاو للكفاءة اللغوية - نماذج الحديث المقيم، التي يجري إعدادها بالتعاون رابطة اللغة الانجليزية في مجال الطيران المدني الدولي. وستتضمن الطبعة الجديدة من نماذج الحديث المقيم عددا كبيرا من نماذج الحديث، وتمثيلا جغرافيا واسع النطاق، واتباع نهج أكثر صرامة لاختيار النماذج واستخدام التحليل الإحصائي لتحقيق اتساق التصنيف.	
استبدال الهالونات	١٢-٣٦
أحرزت شركات التصنيع تقدما كبيرا في إعداد مواد بديلة للهالون، غير أن وتيرة اعداد مواد مقبولة قد يتطلب تعديل القرار ١٢-٣٦ الصادر عن الجمعية العمومية.	

الموضوع والاجراء المتخذ	القرار
البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية على وجه التحديد صدرت النشرة الإلكترونية AN 1/12-EB/07/37 بتاريخ ١٤ ديسمبر ٢٠٠٧ لإبلاغ الدول بالتعديلات على البيان الموحد.	١٣-٣٦
استخدام الطرق الجوية العابرة للمنطقة القطبية	١٤-٣٦
تواصل الدول والمنظمات الدولية تطوير هيكل جديد للطرق الجوية الدولية.	
البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي	١٥-٣٦
عُرض هذا القرار على نظر الدول الأعضاء في كتاب المنظمة رقم EB 2008/15 بتاريخ ٣٠/٥/٢٠٠٨.	
المرفق (أ) - التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي	
وضعت الأمانة العامة تسهيلات جديدة لإيكاو وقدمتها إلى الدول، وهي مؤتمر التفاوض بشأن الخدمات الجوية للإيكاو، التي تشكل مكان موقعا لاجتماعات الدول لإجراء مفاوضات ومشاورات بشأن الخدمات الجوية. ومن خلال تمكين كل دولة من الدول المشاركة من عقد اجتماعات مع عدة شركاء ثنائيين في الموقع نفسه، فإن تسهيلات المؤتمر تحسن بشكل كبير مستوى كفاءة عملية المفاوضات. وتقدم أيضا منتدى، بواسطة دورة الحلقات الدراسية، للمشاركين كي يطلعوا على الاتجاهات وإرشادات الإيكاو ذات الصلة، وتبادل الخبرات ومناقشة القضايا في مجال تحرير النقل الجوي. وانهقد أول مؤتمر للتفاوض بشأن الخدمات الجوية في دبي في عام ٢٠٠٨. أما الثاني فانهقد في إسطنبول في عام ٢٠٠٩.	
وأجرت الأمانة العامة دراسة في عام ٢٠٠٩ بشأن المؤشرات الكمية العالمية لتقييم حجم تحرير النقل الجوي. وقدمت هذه الدراسة ثلاثة أنواع من المؤشرات لمتابعة تطوير تحرير النقل الجوي من حيث الطرق مزدوجة البلدان والترددات المنتظمة للركاب والفرص المتاحة من خلال تحرير النقل الجوي واستخدامه الفعلي. وقد روجت الأمانة العامة إعداد المؤشرات لتحرير النقل الجوي على المستويين الإقليمي والعالمي وتعاونت مع المجموعات الإقليمية في المنتديات بشأن تحرير النقل الجوي.	
وواصلت الأمانة العامة رصد التطورات المستجدة في التجارة في الخدمات. أما الاستعراض الثاني الذي أجرته منظمة التجارة العالمية للملحق بشأن خدمات النقل الجوي في الاتفاق العام المتعلق بالتجارة في الخدمات، الذي بدأ في عام ٢٠٠٦، فتواصل غير أنه لم يحقق إلا تقدما طفيفا. وأقامت الأمانة العامة علاقات عمل وطيدة مع الأمانة العامة لمنظمة التجارة العالمية وقدمت الدعم.	
وجرى تحديث السياسات والإرشادات بشأن التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي الدولي (Doc 9587) ونشرت في عام ٢٠٠٨. وقامت الأمانة العامة أيضا بإعداد وتحديث قواعد بيانات تقدم، على موقع الإيكاو، معلومات ذات الصلة بالموضوع وإرشادات للإيكاو في مجال تنظيم وتحرير النقل الجوي.	
المرفق (ب) - الإحصاءات	
تم مواصلة نظام قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة ووضعت أيضا معالجة البيانات على النظام الآلي. وبالتعاون مع الدول، قامت الإيكاو بتحسين مستوى الإبلاغ لأحدث البيانات المتاحة في مجال الطيران المدني؛ ويجري الآن الإبلاغ عن نحو ٩٣٪ من مجموع الحركة المنتظمة في العالم.	

إن موظفي الإدارات الوطنية للدول الأعضاء التي لديها اطلاع على إحصاءات الطيران على موقع الإيكاو المأمون المجاني لديهم الآن وصلة على الشبكة وتقارير موحدة. بالإضافة إلى ذلك، تقدم الإيكاو بيانات عن الناقلين الجويين إلى الأمم المتحدة لكي تستعين بها في منشوراتها السنوية وربع السنوية، وتواصل ممارسة القيادة في جمع وتوزيع إحصاءات الطيران من أجل الحفاظ على قواعد بيانات متنسقة وتخفيف عبء الإبلاغ على الدول.

ونظمت حلقات عمل إقليمية بالتعاون مع اتحاد شركات الطيران الإفريقية وقدمت دورات التدريب أثناء العمل في الإحصاءات إلى المشاركين من البحرين، والبرازيل، والجمهورية الدومينيكية، والهند، والمكسيك، ونجيريا، ورومانيا والاتحاد الإنمائي للجنوب الإفريقي.

وانعقدت الدورة العاشرة لشعبة الإحصاءات في مونتريال في الفترة من ٢٣ إلى ٢٧/١١/٢٠٠٩. واعتمدت هذه الشعبة ٢٢ تو بشأن تعديل برنامج الإحصاءات بغية الحفاظ على مدى صلة البرنامج باحتت الإيكاو والدول والمستخدمين الآخرين.

المرفق (ج) - التنبؤات والتخطيط الاقتصادي

نفذت الأمانة العامة عملية جديدة لتنبؤات الحركة الجوية لضمان مواعيد أفضل مع الأهداستراتيجية للإيكاو وتعزيز قيمة التنبؤات بالنسبة للمستخدمين لديها. ونشرت في نسخة جديدة التنبؤات الجديدة للحركة الجوية على المدى الطويل، وتشمل حركات الكراب، والبضائع والطائرات للفترة الممتدة إلى غاية عام ٢٠٣٠. وأعدت هذه التنبؤات باستخدام نماذج الاقتصاد القياسي اعتمادا على النهج التصاعدي، بدءا بمستوى الفريق المعنى بالطرق وصولا إلى المستويين الإقليمي والعالمي. وأعدت التنبؤات متوسطة المدى التي تنوم ثلاث سنوات للحركة المنتظمة للركاب الجويين فقط، بشكل إجمالي، وحسب إقليم التسجيل. وتتعلق التنبؤات التي أعدت خلال فترة الثلاث سنوات الحالية بالسنوات ٢٠٠٨-٢٠١٠ و ٢٠٠٩-٢٠١١ و ٢٠١٠-٢٠١٢.

واصلت الأمانة العامة تقديم المساعدة إلى الأقاليم فيما يخص تحديد معايير التنبؤات ومعايير التخطيط الأخرى اللازمة أو المطلوبة من جانب المجموعات الإقليمية المعنية بالتنفيذ والتخطيط. وانعقدت ستة اجتماعات للفريق المعنى بتنبؤات الحركة في أقاليم آسيا والمحيط الهادئ، والشرق الأوسط، والكاريببي وأمريكا الجنوبية والإقليم الإفريقي. وقد نشر عمل هذه الأفرقة في صيغة إلكترونية في الوثيقة "تنبؤات الحركة في إقليمي آسيا والمحيط الهادئ للفترة ٢٠٠٨-٢٠٢٥ (Doc 9915) والوثيقة "تنبؤات الحركة الإقليمية في الكاريبي وأمريكا الجنوبية للفترة ٢٠٠٧-٢٠٢٧" (Doc 9940) والوثيقة "تنبؤات الحركة الإقليمية في المحيط الهندي وإفريقيا للفترة ٢٠٠٨-٢٠٢٨" (Doc 9939). وسيجري تحديث تنبؤات الحركة في أقاليم آسيا والمحيط الهادي والكاريببي وأمريكا الجنوبية ونشرها في وقت لاحق هذه السنة بعد انعقاد اجتماعات اجتماعي الفريق المعنى بتنبؤات الحركة. وانعقدت حلقة عمل إقليمية بشأن التنبؤات والتخطيط الاقتصادي في نيروبي بالنسبة للدول الواقية إقليم شرق إفريقيا والجنوب الإفريقي وحلقة عمل بشأن جمع بيانات الحركة، والتنبؤات والتحليلات المتعلقة بها انعقدت في المكسيك لصالح الدول الواقعة في إقليمي الكاريبي وأمريكا الجنوبية.

وتواصل تقديم دعم التنبؤات والتحليل الاقتصادي إلى لجنة حماية البيئة، لا سيما إلى مجموعة دعم التنبؤات والتحليل الاقتصادي. وخلال فترة الثلاث سنوات، شمل هذا الدعم توجيه تطوير تنبؤات الحركة والأساطيل على المستوى العالمي إلى غاية عامي ٢٠٢٦ و ٢٠٣٦، والمساهمة في إعداد وثيقة أولية بشأن الخيارات البديلة للتنبؤات للجنة حماية البيئة، واستعراض الدروس المستفادة من تحليلات النظم الحالية للتجار بالانبعاثات في مجال البيئة.

الموضوع والاجراء المتخذ

القرار

وقدم الدعم الشامل لفريق الإيكاو المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ في مجال استهلاك وقود الطيران وبيانات الحركة وتحليلاتها. ووفرت هذه البيانات والتحليلات المتعلقة بها الأساس إلى مداوات هذا الفريق بغية تحديد أهداف تطلعية عالمية على المدى القصير والمتوسط والبعيد بشأن كفاءة وقود الطيران.

وفي إطار دعم الانتقال إلى النظم الجديدة لإدارة حركة الاتصالات، والملاحة والاستطلاع، نُظمت حلقتنا عمل بشأن إعداد دراسة الجدوى من أجل تنفيذ نظم إدارة حركة الاتصالات، والملاحة والاستطلاع في ليما (من ١٠ إلى ١٤/١١/٢٠٠٨) وأنتيغوا (٢٨-٩/٢-١٠/٢٠٠٩) لصالح الدول في إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية.

المرفق (د) - التسهيلات

أدرج المجلس في الطبعة الثانية عشرة للملحق ٩ - التسهيلات، المطبقة في نوفمبر ٢٠٠٩، قواعد وتوصيات دولية جديدة أو منقحة بشأن التسهيلات والخدمات التي ينبغي إتاحتها للحركة في المطارات الدولية. وتتناول هذه الأحكام دور المطارات المخصصة في الوفاء بمقتضيات وكالات تفتيش الحدود، والتدابير اللازمة لمنع تفشي عن طريق السفر جوا والمسائل المرتبطة بنظم التفتيش الحديثة. واعتمد المجلس أيضا قواعد وتوصيات دولية جديدة تسعى إلى تحقيق التطابق الدولي بشأن تقليص حالات تأخير دخول/خروج المواد الإشعاعية ورفضها لنقلها جوا، لا سيما المواد المستخدمة في التطبيقات الطبية. وجرى تعزيز القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بنظم المعلومات المسبقة عن الركاب بغية مواءمة النظم الحالية والناشئة لتبادل بيانات الركاب مع أفضل الممارسات العالمية المعمول بها، والمساعدة على تخفيف الصعوبات التي تواجهها حاليا شركات الطيران مع نظم المعلومات المسبقة غير الموحدة عن الركاب.

صدرت سبعة إضافات للوثيقة "وثائق السفر المقروءة آليا" (Doc 9303) التي تتضمن مواصفات مستحدثة منذ انعقاد الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية. بالإضافة إلى ذلك، نشر المجلدان الأول والثاني من الوثيقة "وثائق السفر المقروءة آليا" (Doc 9303) (الطبعة الثالثة) في أكتوبر ٢٠٠٨.

فيما يخص تنفيذ القاعدة القياسية ٣-١٠ من الملحق ٩ التي تكلف الدول بإصدار جوازات السفر المقروءة آليا وفقا للمواصفات الواردة في الجزء الأول من الوثيقة (Doc 9303) في موعد أقصاه ١/٤/٢٠١٠، وتفيد التقديرات أن عدد الدول التي لم تصدر حاليا جوازات السفر المقروءة آليا يبلغ ١٩ دولة، بيد أن ١١ دولة من هذه الدول يتوقع أن تقوم بذلك مع نهاية عام ٢٠١٠.

أطلقت الإيكاو نسخة وثائق السفر المقروءة آليا لعام ٢٠٢٠، وهي عملية استثمارية ضرورية للحفاظ على برنامج وثائق السفر المقروءة آليا ذات الصلة على مدى العقد المقبل، في أثناء انعقاد المنتدى والمعروض الخامس بشأن وثائق السفر المقروءة آليا في سبتمبر ٢٠٠٩. ويمكن للدول والمنظمات الدولية الحصول على المساعدة بشأن المسائل المتعلقة بوثائق السفر المقروءة آليا بناء على طلبها، وقد استفادت أكثر من ٦٠ دولة من هذه المساعدة منذ انعقاد الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.

وقد خلص الفريق الاستشاري الفني المعني بوثائق السفر المقروءة آليا إلى أنه، لتعزيز أمن وسلامة إصدار جوازات السفر، ينبغي توسيع نطاق عمل الفريق ليشمل جميع إصدارات إدارة تعريف الهوية، وليس إصدار مواصفات وثائق السفر المقروءة آليا فحسب. وفي هذا الصدد، ستعرض على الجمعية العمومية في دورتها السادسة والثلاثين نسخة من القرار ٣٦-١٥، المرفق (د)، القسم الثاني، التعاون الدولي على حماية أمن وسلامة جوازات السفر.

ويتكون الدليل الرئيسي العام للإيكافو حاليا من ١٦ مشاركا. وحظي هذا الدليل بدعم مؤسسي عبر أنحاء العالم، واتضح من خلال المستويات المتزايدة للمشاركة فيه، والدور الذي يقوم به بوصفه آلية لتحسين مستوى الأمن في جوازات السفر الإلكترونية. وقد أصبح أكثر الخيارات شعبية للتمكين من التبادل الإلكتروني للشهادات وقوائم الاعتراف على أساس يومي تبادلا سريعا وموثوقا، وهي أمر مطلوبة للتحقق من جوازات السفر الإلكترونية وإثبات صحتها.

المرفق (هـ) - فرض الضرائب

واصلت الأمانة العامة الترويج للوثيقة "سياسات الإيكافو بشأن فرض الضرائب في مجال النقل الجوي الدولي" (Doc 8632)، وطلبت من الدول تحديث مواقفها بشأن السياسات التي ينبغي إدراجها في الإضافة بالوثيقة Doc 8632. ونشرت طبعة جديدة للإضافة ويمكن الاطلاع عليها على موقع الإيكافو.

المرفق (و) - خدمات المطارات والملاحة الجوية

انعقد مؤتمر اقتصاديات خدمات المطارات والملاحة الجوية في سبتمبر ٢٠٠٨. ونشر تقرير المؤتمر في الوثيقة Doc 9908.

وتناولت لجنة حماية البيئة عدة جوانب من سياسات الإيكافو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082). ونشرت الطبعة الثامنة للوثيقة Doc 9082 في يناير ٢٠٠٩.

استهلت الأمانة العامة، بمساعدة فريق خبراء اقتصاديات المطارات وفريق خبراء اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية، تنقيح وتحديث دليل اقتصاديات المطارات (Doc 9562) ودليل اقتصاديات خدمات الملاحة الجوية (Doc 9161)، استنادا إلى توصيات لجنة حماية البيئة.

ونشر في عام ٢٠٠٩ تقرير عن الملكية، والممارسات الرقابية والتنظيمية لمقدمي خدمات المطارات والملاحة الجوية في عام ٢٠٠٨. ونشر تقرير آخر عن الوضع المالي للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، استنادا إلى بيانات عام ٢٠٠٧. ويمكن الاطلاع على التقريرين على موقع الإيكافو.

المرفق (ز) - اقتصاديات الناقلين الجويين

جرت دراسات عن الاختلافات الإقليمية في اقتصاديات تشغيل شركات الطيران الدولية للسنوات ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ و ٢٠٠٧ وبدأت دراسة لعام ٢٠٠٨؛ وتُنشر النتائج في الكتب الدورية مرة كل سنتين. واعتمادا على نتائج هذه الدراسات، قُدمت قيم مقاييس على صعيدي المنطقة والعالم، على أساس سنوي، إلى وكالة المعادلة للاتحاد الدولي للنقل الجوي لوضع عوامل معادلة إيرادات الركاب من الرحلات الجوية.

المرفق (ح) - البريد الجوي

يُزود الاتحاد البريدي العالمي سنويا ببيانات مالية وبيانات الحركة الجوية وتُستخدم التحليلات لاحتساب معدل نقل البريد الجوي وفقا للمادة ٥٣ من اتفاقية البريد العالمية.

الموضوع والاجراء المتخذ	القرار
قرارات الجمعية العمومية التي لم تعد سارية	١٦-٣٦
نُشرت الوثيقة Doc 9902، القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (حتى ٢٨ سبتمبر ٢٠٠٧)، متضمنة جميع القرارات السارية المفعول حتى نهاية الدورة السادسة والثلاثين للجمعية العمومية.	
البيان الموحد بسياسات الايكافو في مجال التعاون الفني	١٧-٣٦
واصلت الايكافو تشجيع تحقيق الأهداف الاستراتيجية للمنظمة من خلال إدارة التعاون الفني التابعة لها بواسطة دعم البلدان النامية في سعيها الحثيث من أجل تحقيق التنمية المستدامة وعن طريق تقديم الدعم لتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية وخطط الملاحه الجوية الاقليمية التابعة للايكافو تنفيذًا فعالًا. وفي هذا الإطار، قدمت إدارة التعاون الفني المساعدة لمعالجة النواقص في مجال الطيران المدني وفي تطوير الموارد البشرية والبنية التحتية للطيران المدني وفقا لسياسات وأولويات الدول الوطنية. ولقد عمل التعاون الوثيق مع مجلس استعراض نتائج التدقيق على تيسير التنسيق المحسن مع برامج المساعدة الأخرى التابعة للايكافو، ولا سيما مع مبادرات السلامة والأمن، بغية تناول نتائج التدقيق. من المتوقع أن تؤدي إعادة هيكلة الأمانة العامة للايكافو، إلى جانب تنفيذ النظام المالي الجديد واعتماد سياسة جديدة بشأن استرداد التكاليف بغية دعم الخدمات التي يقدمها البرنامج العادي، إلى زيادة الفعالية والتسوية التدريجية لتكاليف الدعم الإداري المسندة إلى الدول. ولقد ازدادت عملية تعزيز برنامج التعاون الفني على مستوى المكاتب الإقليمية نتيجة تعيين موظفين للتعاون الفني ونقل مهام مختارة لعمليات الميدان. وإذ تقوم إدارة التعاون الفني بتكملة عدد متزايد من اتفاقات الخدمات الإدارية واتفاقات خدمات المشتريات المعنية بالطيران المدني الموقعة مع الدول، فقد واصلت البحث عن مصادر تمويل جديدة أو عن مساهمات عينية لمشاريع تعاونها الفني على أساس كل بلد على حدة وعلى الأساس دون الإقليمي. وهي تشمل تعزيز التعاون مع القطاع الخاص وصناعة الطيران والكيانات المتعددة الأطراف والثلاثية الأطراف ونطاق تنفيذ موسّع لبرامج السلامة والأمن، مثل برامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران والبرنامج التعاوني لأمن الطيران. ورفعت الايكافو من درجة التعاون فيما بين بلدان الجنوب من خلال برامج التدريب بالبلدان النامية التي تمولها الحكومات وتسيّرها إدارة التعاون الفني، مؤكدة الأولوية العليا التي تضفيها الايكافو والدول على تدريب الموظفين الوطنيين للطيران المدني والابقاء عليهم.	
المساهمات المالية في خطة عمل أمن الطيران	١٨-٣٦
طلبت الدول الحصول على المساهمات اللازمة في كتاب المنظمة رقم AS 8/1.5-07/75 بتاريخ ٢٠٠٧/١٢/٣١ وخطاب تذكير (انظر كتاب المنظمة رقم AS 8/1.5.1-08/65 بتاريخ ٢٠٠٨/١٠/٦) أُحيل بشأن نقص الأموال اللازمة لتنفيذ خطة عمل أمن الطيران للايكافو. وقُدمت إخطارات أخرى بموجب مذكرة الرئيس رقم RK/1639 بتاريخ ٢٠٠٩/١/٢٩. وأدرجت خطة العمل في الميزانية البرنامجية العادية لفترة الثلاث سنوات ٢٠١١-٢٠١٣.	
الأخطار التي تهدد الطيران المدني من جراء الصواريخ الجوية المحمولة (أسلحة المانبادز)	١٩-٣٦
أحيل القرار إلى عناية الدول في كتاب المنظمة رقم AS 8/14-08/26 المؤرخ ٢٠٠٨/٣/٢٠. وطلب من الدول الإحاطة علما بالقرار وتنفيذه مع تزويد الايكافو بالمعلومات بحلول ٢٠٠٨/٧/٣١. وقدم تقرير عن حالة تنفيذ	

الموضوع والاجراء المتخذ

القرار

هذا القرار إلى المجلس خلال الدورة ١٨٦ وتضمن هذا التقرير المعلومات التي أوردتها ٢٨ دولة، مؤكداً أنه يجري اتخاذ خطوات لتلبية شروط القرار. ويشير تحليل الردود الواردة من الدول إلى تعاونها الوثيق مع منظمات دولية وإقليمية أخرى مثل رابطة التعاون الاقتصادي لآسيا والمحيط الهادئ، والأنتربول، ومنظمة الدول الأمريكية، ومنظمة الأمن والتعاون في أوروبا.

يقوم الفريق العامل المعني بالتهديدات والمخاطر التابع لفريق خبراء أمن الطيران بإعداد إرشادات لمعالجة التهديدات تطرحها الصواريخ الجوية المحمولة (أسلحة المانبادز). وقد نُظر في هذا الموضوع خلال الاجتماعات الأخيرة للفريق العامل.

البيان الموحد بسياسات الأيكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع

٢٠-٣٦

عرض هذا القرار على نظر الدول في النشرة الإلكترونية رقم EB 2008/10 المؤرخة ١٨/٤/٢٠٠٨. وطلب من الدول أن تأخذ علماً بالقرار وتنفذه وتقدم معلومات إلى الإيكاو في موعد أقصاه ٣١/٧/٢٠٠٨.

المرفق (أ) - السياسات العامة

لم تجر أي تحديثات

المرفق (ب) - الموائيق القانونية الدولية وسن التشريعات الوطنية وعقد الاتفاقات المناسبة لقمع أفعال التدخل غير المشروع في الطيران المدني

لم تجر أي تحديثات.

المرفق (ج) - تنفيذ تدابير الأمن الفنية

قدم برنامج أمن دعم التنفيذ والتنمية الدعم والمراقبة إلى ١٨ مركزاً من مراكز التدريب على أمن الطيران في جميع أنحاء العالم. وانعقدت ثلاثة اجتماعات لمديري مراكز التدريب على أمن الطيران في فترة الثلاث سنوات الأخيرة بشأن تعزيز وضمان اتصالات فعالة بين هذه المراكز والإيكاو. وأعدت عملية رسمية لتقييم جودة شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران بصورة منتظمة، فضلاً عن مدى ملاءمة مراكز التدريب في تقديم طلبات الانضمام إلى الشبكة. وقدم البروتوكول الخاص بتقييم جودة الشبكة القائمة، على أساس مرة كل ثلاث سنوات، إلى الاجتماع السابع لمديري المراكز المعقود في ترينيداد وتوباغو في ديسمبر ٢٠٠٩، وهذا البروتوكول نافذ الآن.

وقدمت مجموعة الدارسة التابعة للأمانة المعنية بنقل السوائل والهلاميات والايروسول إلى الاجتماع الحادي والعشرين لفريق خبراء أمن الطيران في مارس ٢٠١٠ نتائج وتوصيات أعدت باستخدام إسهامات من الحلقة الدراسية المعنية بكشف ونقل السوائل والهلاميات والايروسول، المعقود في بروكسل في نوفمبر ٢٠٠٩.

المرفق (د) - إجراء الدول بشأن أفعال التدخل غير الروع

وضعت الأمانة العامة قاعدة بيانات على الموقع المأمون من أجل تعميم المعلومات عن أفعال التدخل غير المشروع بطريقة أكثر فعالية وكفاءة. وتمثل قاعدة البيانات الإلكترونية تطوراً كبيراً مقارنة مع الملخصات المطبوعة السنوية في السابق. ويجري باستمرار تنقيح قاعدة البيانات بعد وصول المعلومات. ويسهل على الدول الأعضاء الاطلاع عليها، وتسهل الوصول إليها من خلال تقديم نتائج سنوية مفصلة منذ عام ١٩٨١.

الموضوع والاجراء المتخذ

القرار

ويجري تحديث الاتجاهات بشكل تلقائي وعرضها في صيغة رسوم بيانية وجدول مفصل. ومع وضع الأداة الجديدة باستخدام الشبكة، يمكن للدول الأعضاء أن تستعرض البيانات المتعلقة بأفعال التدخل غير المشروع في أي وقت وإعداد تحليلاتها على المدى القصير أو الطويل. ويخضع الوصول إلى قاعدة البيانات لمراقبة شديدة وينتطلب يل المستخدم.

إن شبكة نقطة الاتصال بشأن أمن الطيران للإيكاو، المنشأة في البداية لنقل المعلومات عن التهديدات الأمنية للشبكة، تستخدم أيضا لتبادل المعلومات المرتبطة بمجموعة واسعة من المواضيع الأمنية التي قد تكون مفيدة للدول. وبناء عليه، نشرت المعلومات عن المواضيع التالية على موقع هذه الشبكة: الجهات المعنية بأمن الطيران، ومراقبة نوعية أمن الطيران والأعمال المستقبلية للدول فيما يخص تحسين مستوى قدرات وومارسات الكشف الأمني.

المرفق (هـ) - برنامج الأيكاو لتدقيق أمن الطيران

فيما يخص الفقرة ١ من المنطوق بشأن استمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران بعد دورة التدقيق الأولية في نهاية سنة ٢٠٠٧، تم إعادة ترخيص المدققين في البرنامج العالمي لتدقيق الأمن في أوائل عام ٢٠٠٨. وأطلقت في يناير ٢٠٠٨، دورة ثانية من تدقيقات البرنامج العالمي التي تركز على تنفيذ العناصر الحرجة في نظام فعال لمراقبة أمن الطيران، وإدماج الأحكام المتعلقة بالأمن المأخوذة من الملحق التاسع - التسهيلات.

فيما يخص الفقرة ٤ من المنطوق، أنجز برنامج زيارات المتابعة في ديسمبر ٢٠٠٩ للتحقق من تنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية الخاصة بالدول وتزويدها بالدمع اللازم لمساعدة الثغرات، حيث استقبل ما مجموعه ١٧٢ دولة عضوا زيارات للمتابعة.

فيما يخص الفقرة ٧ من المنطوق بشأن إدخال مستوى محدود من الشفافية في نتائج تدقيق أمن الطيران الذي تقوم به الإيكاو، وافق المجلس في ٢٧/٦/٢٠٠٨ على اقتراح بإدخال مثل هذه الشفافية، حيث سينشر على الموقع الشبكي المؤمن للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران التمثيل البياني الذي يصف مستوى تنفيذ العناصر الهامة لجهاز مراقبة أمن الطيران لكل دولة جرى فيها التدقيق. ووافق المجلس فيما بعد على تعديل تبني المادة ٢٠ من نموذج مذكرة التفاهم بين الإيكاو والدول التي جرى فيها التدقيق. ووُجهت دعوة إلى الدول التي سبق أن جرى فيها التدقيق، أو التي سبق أن تلقت مذكرة التفاهم السابقة، لتوافق على تعديل مذكرة التفاهم وذلك من خلال تبادل الرسائل، وفعلت كل الدول ذلك.

فيما يخص الفقرة ٨ من المنطوق، سيُعرض على الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية تقرير مرحلي عن التنفيذ الشامل للبرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، يشمل التدقيقين الأول والثاني للتدقيق.

المرفق (و) - مساعدة الدول على تنفيذ التدابير الفنية لحماية الطيران المدني الدولي

يوصل برنامج دعم التنفيذ والتنمية تقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء فيما يخص إعداد برنامج سليم ومستدام لأمن الطيران والحفاظ عليه. ويساعد هذا الدعم على سد الثغرات المحدد في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران. فأولا، يقدم هذا الدعم على أساس قير الأجل، بما في ذلك الإرشادات المتعلقة بوضع برامج وطنية وتدريب على أمن الطيران. وفي فترة الثلاث سنوات الحالية، تلقت ٤٤ دولة دعما لسد الثغرات وتحسين مستوى الهياكل الأساسية الأمنية لديها. وقد أشارت المديرية التنفيذية للجنة الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب إلى عدة دول لتقديم المساعدة المباشرة.

الموضوع والاجراء المتخذ

القرار

ولزيادة تطوير المساعدة الإقليمية المقدمة إلى الدول في مجال أمن الطيران ومواصلة توطيد التعاون والشراكات على المستوى الإقليمي. وجرى تعيين الموظفين الإقليميين المعنيين بأمن الطيران في مكتبى آسيا والمحيط الهادئ، ومكتب شرق إفريقيا والجنوب الإفريقي، ومكتب أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والكاريبى، ومكتب أمريكا الجنوبية وغرب إفريقيا وإفريقيا الوسطى. ويعمل هؤلاء الموظفون بوصفهم همزة وصل أساسية للدول التي تطلب المساعدة فيما يخص الثغرات المحددة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، لتنفيذ المحققين ٩ و ١٧، وجميع الأنشطة التدريبية ضمن أقاليمها.

لا تزال الجهود تبذل لزيادة تطوير الشراكات مع الدول والكيانات التي يمكن لها تقديم المساعدة. وقد أنجزت المرحلة الثانية من البرنامج التدريبي المشترك بين الإيكاو والبرنامج الكندي للتدريب على التوعية بالأمن في إطار برنامج بناء قدرات مكافحة الإرهاب في كندا التابع لوزارة الشؤون الخارجية والتجارة الدولية. وكان الهدف من برنامج الشراكة هذا هو مساعدة دول أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي ومكتب أمريكا الجنوبية على تحسين مستوى نظم أمن الطيران وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق ١٧. وهناك ما مجموعه ٦٥٦ متخصصا تلقوا التدريب على أمن الطيران، ممثلين من ٣٨ دولة وثلاث منظمات دولية وإقليمية.

ونظمت دورة لإدارة الفنيين المتخصصي مجال أمن الطيران بالشراكة مع معهد جون مالسون للأعمال التجارية في جامعة كونكورديا في مونتريال. ويرمي هذا البرنامج إلى تزويد موظفي إدارة أمن الطيران بمهارات إدارية جديدة وزيادة مستوى فهم تطبيق اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300) والقواعد والتوصيات الدولية الواردة في الملحق ١٧ والدليل الأمني لحماية الطيران ضد التدخل غير المشروع (Doc 8973, Restricted). وفي شهر ديسمبر ٢٠٠٩، حصل مشاركون وعددهم ٢٢٧ مشاركا، يمثلون ٥٩ دولة، على شواهد من هذه الدورة.

وفي إطار المساعي المبدولة لجمع خبراء الطيران من جميع أنحاء العالم لوضع استراتيجية في مجال أمن الطيران في إفريقيا، ونظم مؤتمر بشأن إعداد خريطة لأمن الطيران الإفريقي في أديس أبابا في نوفمبر ٢٠٠٧. وقد شكل هذا الحدث الناجد للغاية منتدى للمسؤولين الحكوميين ومنفذي صناعة الطيران من جميع أنحاء العالم للمساعدة على صياغة خريطة لوضع هيكل أساسي فعال وبناء القدرات في مجال أمن الطيران في إفريقيا، عن طريق الشراكات، والتحالفات والأنشطة المهنية. وقد حضر هذا المؤتمر ٢٥٤ مشاركا من ٣٦ دولة، وسبع منظمات دولية وإقليمية، وثلاث جامعات وست منظمات معنية بصناعة الطيران. واختتم هذا المؤتمر بإعداد خريطة للطيران الإفريقي، مبرزة الخطوات التي ينبغي اتخاذها بشأن أمن الطيران، وكذلك ولاية لعقد اجتماع للمتابعة في سنة واحدة بغية تقييم التقدم المرشح في إطار هذه الخريطة.

نظمت ثلاث حلقات دراسية بشأن أمن الطيران بنجاح في عامي ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩. وكان الهدف من هذه الحلقات الدراسية هو تعزيز التنمية المستدامة لأمن الطيران والتشجيع على تبادل الآراء بشأن التطورات المستجدة في الإقليم، بما في ذلك التعاون الأقليمي بين الدول.

لا يزال يشكل التدريب على أمن الطيران مهمة رئيسية لبرنامج أمن عدم التنفيذ والتنمية. وتشمل الأنشطة إعداد مواد تدريبية والحفاظ عليها، بالتعاون مع قسم سياسات أمن الطيران والتسهيلات. ومن أصل الملف الثمانية للمواد التدريبية بشأن أمن الطيران، جرى تسلم أربعة ملفات في عام ٢٠٠٩ هي الأساس، والبضائع، والمدربين والمدربين الوطنيين؛ أما الأخرى فهي شركات الطيران، وإدارة الأزمات، والتدريب، والإدارة. بالإضافة إلى ذلك، استمر تدريس خمس حلقات عمل للمساعدة على أمن الطيران ضمن شبكة مركز التدريب على أمن الطيران وفي الدول: حلقات العمل للبرنامج الوطني لأمن الطيران المدني، والبرنامج الوطني لمراقبة نوعية الطيران المدني، والبرنامج الوطني للتدريب على أمن الطيران المدني وبرنامج أمن المطارات.

الموضوع والاجراء المتخذ

القرار

وتبَلِّغ الدول، بانتظام، بموجب كتب المنظمة، وإذا دعت الضرورة لذلك، بموجب خطابات التذكير، عن الدورات التدريبية المقبلة في أقاليمها وتشجع على أن تغتنم هذه الفرص بالنسبة لموظفيها في مجال أمن الطيران. ولتحسين مستوى المعايير والحفاظ على جودة مدربي أمن الطيران، أعد برنامج أمن دعم التنفيذ والتنمية برنامجا لإعادة تأهيل مدربي الأمن. وركز برنامج إعادة التأهيل على ممارسات وتقنيات التدريب الحالية لتقديم ملف المواد التدريبية بشأن أمن الطيران، مع تنظيم حلقات عمل بشأن التدريب، وتحديد الأدوار والمسؤوليات التي يضطلع بها المدرب ومراكز التدريب على أمن الطيران. وقد أنجز هذا البرنامج في يوليو ٢٠٠٩، وأدى إلى إعادة تأهيل ١٤٥ من مدربي أمن الطيران.

المرفق (ز) - إجراء المجلس بشأن التعاون الدولي والإقليمي في مختلف أقاليم العالم

لم تجر أي تحديثات

المرفق (ح) - التعاون الدولي والإقليمي في مجال أمن الطيران

يجري التعاون مع مبادرة السفر الدولي الآمن والميسر التابعة لمجموعة الدول الثمان والمجموعات ذات الصلة مثل الاتجار الآمن التعاوني الاقتصادي في مبادرة إقليم المحيط الهادئ، فيما يتعلق بإعداد التدابير المضادة ضد التهديدات التي تشكلها نظم المانبادز. وجرى حث جميع الدول الأعضاء على تنفيذها بموجب القرار ٣٦-١٩ - الأخطار التي تهدد الطيران المدني من جراء الصواريخ الجوية المحمولة (أسلحة المانبادز)

منع ادخال الأنواع الغريبة الخطرة

٢١-٣٦

عرض البرنامج العالمي للأنواع الغازية، وهو منظمة غير حكومية، صياغة مواد إرشادية على أساس معلومات "أفضل الممارسات" الوافدة من الدول المتعاقدة رداً على كتاب المنظمة رقم EC 6/21-05/11 بتاريخ ٢١/١/٢٠٠٥.

البيان الموحد بسياسات وممارسات الإيكو المستمرة في مجال حماية البيئة

٢٢-٣٦

عرض هذا القرار على نظر الدول الأعضاء بموجب كتاب المنظمة رقم ENV 1/1-08/44 بتاريخ ٢٧/٥/٢٠٠٨. وعرضت المهام الإضافية المنبثقة عن هذا القرار على نظر اللجنة التوجيهية للجنة حماية البيئة في نوفمبر ٢٠٠٧ من أجل إدراجها في برنامج العمل نحو الاجتماع الثامن للجنة.

المرفق (أ) - لمحة عامة

عرض على الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة العمل الأولي للجنة حماية البيئة بشأن وضع مجموعة من المؤشرات البيئية في مجال الطيران التي يمكن أن تستخدمها الدول لتقييم أداء عمليات الطيران وفعالية المعايير، والسياسات والتدابير اللازمة لتخفيف أثر الطيران على البيئة.

لزيادة تعميم المعلومات عن سياسات وإرشادات الإيكاو، نُشرت مقالات عن عمل الإيكاو بخصوص البيئة في طبقات مختلفة لنشرة الإيكاو ومنتشورات أخرى؛ واتفق عدد من حلقات العمل، وتشمل حلقة عمل بشأن الطيران وأسواق الكربون (يونيه ٢٠٠٨)؛ وحلقة عمل بشأن تكنولوجيا الضوضاء تحت إشراف لجنة حماية البيئة (سبتمبر ٢٠٠٨)؛ وحلقة عمل بشأن تكنولوجيا خفض احتراق الوقود تحت إشراف لجنة حماية البيئة (مارس ٢٠٠٩)؛ وحلقة عمل بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة (فبراير ٢٠٠٩)؛ ومؤتمر بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة (نوفمبر ٢٠٠٩). ونظمت الإيكاو أحداثاً هامشية خلال عملية اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، بما في ذلك حدثاً نظمته الإيكاو والمنظمة البحرية الدولية في الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر ٢٠٠٩. وشاركت الإيكاو أيضاً في ١٨ حدثاً دولياً للترويج لعملها بشأن البيئة. وقد أعدت جلسات إحاطة بخصوص التطورات المرتبطة بالبيئة وبشأن السياسات البيئية للإيكاو تحضيرا لبعثات رئيس المجلس، والأمين العام والمكاتب الإقليمية للإيكاو. وتجري الآن التحضيرات لانعقاد منتدى الإيكاو الثالث بشأن البيئة، والمزمع عقده في الفترة من ١١ إلى ١٤/٥/٢٠١٠. ويجري إعداد تقرير الإيكاو بشأن البيئة ومن المقرر نشره في خريف عام ٢٠١٠.

في يونيه ٢٠٠٨، أطلقت الإيكاو أداة حساب انبعاثات الكربون التي أعدتها لجنة حماية البيئة، التي تقدر انبعاثات أكاسيد النيتروجين الناشئة عن السفر جوا (ويمكن الاطلاع عليها على موقع الإيكاو على الشبكة). وقد حظيت أداة الحساب هذه بتأييد الفريق المعني بإدارة البيئة للأمم المتحدة في عام ٢٠٠٩ باعتبارها الأداة الرسمية لاحتساب عمليات جرد ثاني أكسيد الكربون للأمم المتحدة الناشئة من السفر جوا لدعم مبادرة الأمم المتحدة للحياد المناخي.

المرفق (ب) - وضع القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية بشأن نوعية البيئة

وُضعت الصيغة النهائية للتعديل رقم (٩) على المجلد الأول من الملحق ١٦ والتعديل رقم (٦) على المجلد الثاني من الملحق ١٦ ونُشر في أبريل ٢٠٠٨. ووافق الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة على إدخال مزيد من التعديلات، بما في ذلك قاعدة قياسية جديد لترخيص أكاسيد النيتروجين وتطبيق خفض الإنتاج، استناداً إلى القاعدة القياسية لأكاسيد النيتروجين المقررة في اجتماع السادس للجنة حماية البيئة. ووافق الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة أيضاً على هدف الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة المتعلق بالاتفاق بشأن القاعدة القياسية لثاني أكسيد الكربون. ووافق الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ والاجتماع رفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ على مقياس كفاءة الوقود لنظم الطائرات التجارية. وسيُدرج تقييم سيناريوهات الصرامة المتعلقة بالضوضاء على جدول أعمال الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة.

فيما يخص تحديد الأهداف التكنولوجية والتشغيلية المتوسطة والطويلة المدى المرتبطة بالضوضاء، وأكاسيد النيتروجين واحتراق الوقود في إطار إجراءات الاستعراض لخبراء المستقلين التابعين للجنة حماية البيئة، وقد بدأ استعراض الأهداف المتعلقة بالضوضاء في سبتمبر ٢٠٠٨؛ وبدأ استعراض الأهداف التشغيلية في ديسمبر ٢٠٠٨ وبدأ استعراض الأهداف المتعلقة باحتراق الوقود وأكاسيد النيتروجين في أبريل ٢٠٠٩. وعرض على لجنة حماية البيئة في اجتماعها الثامن تقارير نهائية عن عمليات استعراض أكاسيد النيتروجين، وسيستمر العمل أيضاً بشأن أهداف احتراق الوقود والأهداف التشغيلية خلال دورة الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة.

لمواصلة تعزيز التحسينات المتعلقة بالتشغيل والحركة الجوية، يجري إعداد وثيقة جديدة تحت إشراف لجنة حماية البيئة للاستعاضة بالكتاب الدوري رقم ٣٠٣، لكي يستكملها الاجتماع التاسع للجنة. وشاركت أفرقة خبراء لجنة الملاحه الجوية في إعداد الوثيقة " دليل عمليات الهبوط المستمرة" (Doc 9931)، أي فريق الخبراء المعني بإجراءات الطيران الآلي، وفريق خبراء العمليات ولجنة حماية البيئة.

الموضوع والاجراء المتخذ

القرار

تواصل الأمانة العامة المتابعة المعمقة لأنشطة فرقة العمل المعنية بدعم البيانات والسيناريوهات لتحليل الآثار والمناخ التابعة للفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ من أجل ضمان تمثيل الطيران بشكل ملائم في هذه السيناريوهات وموائمة تحليلات الأمانة العامة مع هذه السيناريوهات قدر الإمكان. وتدعم الأمانة العامة عمل لجنة حماية البيئة في إعداد وتحليل السيناريوهات. وتبحث هذه السيناريوهات في آثار ضوضاء الطائرات، ونوعية الهواء المحلي، وانبعاثات غازات الدفيئة من عام ٢٠٠٦ إلى عام ٢٠٥٠ عبر مجموعة من الحالات التكنولوجية والتشغيلية الممكنة.

المرفق (ج) - السياسات والبرامج المبنية على "النهج المتوازن" للسيطرة على ضوضاء الطائرات

قامت لجنة حماية البيئة بتحديث الوثيقة "الإرشادات بشأن النهج المتوازن لإدارة ضوضاء الطائرات" (Doc 9829) استناداً إلى منهجيات تحليل الاعتداءات في المطارات في بعض الدول. وتقدم هذه المنهجيات، الموثقة، أمثلة عن كيفية وصف المسائل المتعلقة بالاعتداءات وتقييمها وإحصاءها بطريقة منهجية.

المرفق (د) - سحب الطائرات النفاثة دون الصوتية التي تتجاوز ضوضاؤها المستويات المنصوص عليها في المجلد الأول من الملحق ١٦

لم تجر أي تحديثات.

المرفق (هـ) - فرض القيود التشغيلية المحلية للحد من الضوضاء في المطارات

درست لجنة حماية البيئة الآثار الممكنة لمنع الطيران ليلاً في المطارات في إحدى المناطق الواقعة في المطارات في دول أو أقاليم أخرى. وركزت دراسة أولية أعدتها لجنة حماية البيئة على نطاق وحجم مشكلة منع الطيران ليلاً. وتضمنت الخطوة المقبلة تقدير الأثر البيئي لعمليات منع الطيران ليلاً في بلدان المقصد على أساس المطارات التي شملتها دراسات الحالة في جنوب إفريقيا والهند. وكان هنا استنتاج مفاده أنه في حين يمكن أن تشكل عمليات منع الطيران ليلاً عاملاً مساهماً في حركات الطائرات ليلاً في بعض المطارات التي شملتها دراسات الحالة، قد يكون هناك عدد من العوامل المؤثرة الأخرى من قبيل المناطق الزمنية، واقتصاديات شركات الطيران وطلب الركاب.

المرفق (و) - تخطيط وإدارة استخدام الأراضي

لم تجر أي تحديثات

المرفق (ز) - الطائرات الأسرع من الصوت - مشكلة الفرقة الصوتية

تواصل لجنة حماية البيئة رصد إعداد الطائرات الأسرع من الصوت وتطبيقاتها بشأن إعداد المعايير المستقبلية. وجرى تحديد نقاط الاتصال العلمية لاطلاع الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة على البحوث في مجال قبول الفرقات الصوتية.

المرفق (ح) - أثر الطيران على نوعية الهواء المحلي

لكي تقوم لجنة حماية البيئة برصد وتطوير معارفها لآثار انبعاثات الطيران على رفاة الإنسان، نظمت لجنة حماية البيئة حلقة عمل عن تأثير الطيران في أكتوبر ٢٠٠٧ بشأن "تقييم المعارف العلمية الراهنة، وحالات عدم اليقين والثغرات في تقدير تغير المناخ، وآثار الضوضاء ونوعية الهواء للطيران. وقد أُدرجت نتائج حلقة العمل هذه في برنامج عمل الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة. وقد تعاونت الإيكو مع منظمة الصحة العالمية بوصفها الجهة المعنية بإعداد واستعراض الدراسة المتعلقة بضوضاء الطائرات والصحة؛ والمبادئ التوجيهية للضوضاء ليلاً؛ وتقييم الضوضاء البيئية مخاطرها على الصحة.

وافق الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة على القاعدة القياسية المتعلقة بترخيص أكاسيد النيتروجين وتطبيق خفض الإنتاج استناداً إلى القاعدة القياسية المتعلقة بأكاسيد النيتروجين للجنة حماية البيئة.

من أجل مواصلة إعداد المواد الإرشادية بشأن القضايا المتعلقة بتقييم نوعية الهواء في المطارات، قام الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة بتحديث عدة فصول في الوثيق "دليل إرشادات نوعية الهواء في المطارات" وسيجري إكمال الفصول المتبقية خلال دورة الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة.

المرفق (ط) - أثر الطيران على المناخ العالمي - الفهم العلمي

حلقة العمل عن تأثير الطيران التي عقدتها لجنة حماية البيئة في أكتوبر ٢٠٠٧ بشأن تقييم المعارف العلمية الراهنة، وحالات عدم اليقين والتغيرات في تقدير تغير المناخ، وأثار الضوضاء ونوعية الهواء للطيران.

طلبت الإيكاو من الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ إدراج مزيد من المعلومات عن أثر الطيران على تغير المناخ في التقرير الخامس عن التقييم. وقد دعا اجتماع فريق الأمم المتحدة المعني بإدارة البيئة في ديسمبر ٢٠٠٨ الإيكاو وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة إلى عقد اجتماع خبراء لإسداء مزيد من الإرشادات كأولوية بشأن مسألة وضع مقياس ملائم لجميع آثار غازات الدفيئة الناشئة عن الطيران. وقامت الإيكاو، في ضوء تعاونها بفعالية مع برنامج الأمم المتحدة للبيئة والفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ بشأن اتباع نهج للمضي قدماً بالعمل في هذا الصدد، بعقد اجتماع في مايو ٢٠١٠ يرمي إلى تقديم توصية بشأن الخطوات المقبلة إلى فريق الأمم المتحدة المعني بالإدارة للبيئة.

للترويج للفهم المعزز للاستخدام المحتمل، وأثار الانبعاثات ذات الصلة، لأنواع الوقود البديلة، انعقدت حلقة العمل بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة في فبراير ٢٠٠٩ والمؤتمر بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة المنعقد في نوفمبر ٢٠٠٩.

المرفق (ي) - أثر الطيران على المناخ العالمي - التعاون من الأمم المتحدة والهيئات الأخرى

شاركت الإيكاو في الاجتماع الثالث عشر لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ (بالي، ديسمبر ٢٠٠٧)، والاجتماع الرابع عشر لمؤتمر الأطراف (بوزنان، ديسمبر ٢٠٠٨) والاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف (كوبنهاغن، ديسمبر ٢٠٠٩)، وكذلك هيئاتها الفرعية، وزودتها ببيانات وتقارير بشأن تطورات الإيكاو في مجال الطيران الدولي وتغير المناخ. وبوجه خاص، قدمت الإيكاو نتائج الاجتماع رفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ في أكتوبر ٢٠٠٩ والمؤتمر بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة في نوفمبر ٢٠٠٩ إلى الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف.

نفذت الإيكاو استراتيجية الأمم المتحدة بشأن الحياد المناخي ودعمت منظومة الأمم المتحدة في تقدير انبعاثات غازات الدفيئة للأسفار الرسمية المرتبطة بالطيران.

المرفق (ك) - برنامج عمل الإيكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ

أنشأ المجلس الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، المؤلف من ١٥ مسؤولاً حكومياً رفيعي المستوى يمثلون جميع اقاليم الإيكاو مع المشاركة العادلة للدولة النامية والمتقدمة، وذلك لوضع برنامج عمل الإيكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ. وقدمت لجنة حماية البيئة الدعم الفني إلى الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ وأفرقة العمل التابعة له.

الموضوع والاجراء المتخذ

القرار

في مايو ٢٠٠٩، وضعت الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ برنامج جعل، حظي بقبول المجلس في يونيه ٢٠٠٩. ووانعقد الاجتماع رفيع المستوى بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ في أكتوبر ٢٠٠٩ لاستعراض برنامج العمل بناء على توصية الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ. وأيد الاجتماع الإعلان والتوصيات، التي حظيت بالقبول الكامل للمجلس في نوفمبر ٢٠٠٩.

وافق الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة على هدق الاجتماع التاسع للجنة بشأن الاتفاق على القاعدة القياسير المتعلقة بثاني أكسيد الكربون (انظر المرفق (ب))

لحث الدول والجهات المعنية على تعزيز وتبادل أفضل الممارسات، طلبت الأمانة العامة من الدول، بموجب كتاب المنظمة رقم ، تقديم معلومات عن تدابيرها الطوعية؛ ووردت هذه المعلومات في تقرير الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة.

المرفق (ل) - التدابير القائمة على آليات السوق، بما فيها الاتجار بالانبعاثات

نشرت إرشادات بشأن استخدام الاتجار بالانبعاثات الطيران (Doc 9885) في عام ٢٠٠٨.

وعرض على الاجتماع الثامن للجنة حماية البيئة التقرير المستحدث بشأن الاتجار الطوعي بالانبعاثات الطيران، وتقرير الدراسة الأولية للقضايا المتعلقة بربط النظم المفتوحة بالاتجار بالانبعاثات التي تشمل الطيران الدولي، والتقرير بشأن التعويض عن الانبعاثات الناشئة عن الطيران.

الأهداف العالمية للملاحة القائمة على الأداء

٢٣-٣٦

عقدت ١١ ندوة إقليمية؛ وأنجزت ست دورات تدريبية لتصميم إجراءات الملاحة القائمة على الأداء؛ ومن المزمع عقد ثلاث دورات للموافقة على نظم العمليات وعقد ٨ حلقات عمل لتصميم الفضاء الجوي على أساس نظام الملاحة القائمة على الأداء.

وأنشئت أفرقة عمل إقليمية ووضعت خطط تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء. وقدمت جميع أقاليم الإيكاو خطط إقليمية لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء وانتهت ١٢٦ دولة من خطط وطنية للتنفيذ. وأنشئت جميع المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ أفرقة عمل معنية بالملاحة القائمة على الأداء ووضعت خطط عمل للتنفيذ. وأنشئت فرقة عمل عالمية مشتركة بين الإيكاو والأياتا تُعنى بالملاحة القائمة على الأداء للتسهيل بالتنفيذ.

أدخلت تعديلات على الوثيقة بعنوان إجراءات خدمات الملاحة الجوية - عمليات الطائرات (PANS-OPS, Doc 8168) لكي تتضمن نهج الملاحة القائمة على الأداء.

وضعت الصيغة النهائية للوثائق التالية: دليل الملاحة القائمة على الأداء (Doc 9613)؛ ودليل تصميم إجراءات الترخيص اللازم لأداء الملاحة المطلوبة (Doc 9905)؛ ودليل ضمان جودة إجراءات الطيران (Doc 9905)؛ ودليل ضمان جودة تصميم إجراءات الطيران؛ وكتيب للموافقة على عمليات مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران.

أساليب غير كيميائية لتطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة في طائرات الرحلات الدولية

٢٤-٣٦

وجه الأمين العام، في ٢٠٠٨/٣/١١، رسالة إلى المدير العام لمنظمة الصحة العالمية لحث المنظمة على عقد مشاورات بشأن أساليب تطهير مقصورة الركاب ومقصورة القيادة.

الموضوع والاجراء المتخذ

القرار

وخلال اجتماع، منعقد في الفترة ١٥ - ١٦/١٢/٢٠٠٨ في فلوريدا، تم عرض أحد الأساليب غير الكيميائية، 'الستار الجوي' (air curtain)، من جانب مركز علم الحشرات الطبي والبيطري التابع لوزارة الزراعة الأمريكية، في محطة البحوث الزراعية في غينزفيل وكذلك في مطار أورلاندو الدولي.

وعقد اجتماع للمجموعة الفرعية في مقر الايكاو بتاريخ ٧ يوليو ٢٠٠٩ وقامت منظمة الصحة العالمية بعد ذلك بإعداد مشروع مبادئ توجيهية للإختبار مدى كفاءة المواد المطهرة.

تأييد سياسة الايكاو في المسائل المتعلقة بطيف الترددات اللاسلكية

٢٥-٣٦

أحيل مشروع أولي لموقف الايكاو في المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية الذي سيعقده الاتحاد الدولي للاتصالات في عام ٢٠١٢ (انظر كتاب المنظمة رقم E 3/5-08/69) يحث الدول على دعم موقف الايكاو بقوة في كل من المؤتمر والأنشطة التمهيدية للمؤتمر.

البيان الموحد لسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني

٢٦-٣٦

نُشر بيان موحد يتضمن استكمال تحريري للقرارات المتخذة في المجال القانوني بالوثيقة Doc 9902 "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (حتى ٢٨ سبتمبر ٢٠٠٧)" التي عُمت على الدول الأعضاء. كما عُمر قرار الجمعية العمومية على الدول كإضافة بكتاب المنظمة رقم LE 3/40-08/4 المؤرخ ٢٥ يناير ٢٠٠٨. وتحت المنظمة الدول، بواسطة كتب المنظمة الدورية، على التصديق على التعديلات المدخلة على اتفاقية الطيران الكندي الدولي والتي لم تدخل بعد حيز النفاذ والصكوك الدولية الأخرى لقانون الجو.

المساواة بين الجنسين

٢٧-٣٦

أعدت خطة عمل للتركيز على الاستراتيجيات المحددة للاتصالات الداخلية والخارجية من أجل تعزيز تبادل المعارف والتشجيع على إقامة شبكات بشأن المساواة بين الجنسين. وفي هذا الصدد، نُفذ عدد من الأنشطة على مدي عامي ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩، بما في ذلك تنظيم حلقة عمل مع فريق من المديرين بعنوان "مناقشة مفتوحة - الإيكاو... المضي قدماً" مع مشاركة المديرين وموظفي الإيكاو (مايو ٢٠٠٨)؛ والقيام بزيادة إلى مرفق تصنيعي في مجال الطيران (فبراير ٢٠٠٩)؛ وحضور مؤتمر المنظمة الدولية للمرأة في مجال الطيران في أتلانتا (فبراير ٢٠٠٩) بغرض تقديم جوائز منح المنظمة الدولية للمرأة في مجال الطيران؛ وحضور أفرقة مناقشة تنقيفية وأفرقة أخرى ذات صلة بالموضوع؛ ومسابقة جوب شادو (Job Shadow)، المنعقدة بالتزامن مع اليوم العالمي للمرأة، حيث اختير سبعة موظفين للمشاركة في دورات تدريبية مدتها يوم واحد في أحد المكاتب أو الأقسام حسب اختيارهم (مارس ٢٠٠٩).

وفقا لقرار الهيئة الاستشارية المعنية بالمساواة بين الجنسين وتعميم المنظور الجنساني، يجب اختيار النساء المؤهلات في مجال الطيران، على أساس سنوي، لتسلم جوائز المنح التدريبية للمنظمة الدولية للمرأة في مجال الطيران التي تقدمها الإيكاو. والهدف من هذه الجوائز هو التعريف بالنساء المؤهلات وحثهن على الترشح إلى وظائف فنية في الإيكاو. ووقع الاختيار على خمس نساء مؤهلات لتسلم جائزة المنح التدريبية للمنظمة الدولية للمرأة في مجال الطيران التي تقدمها الإيكاو في عام ٢٠١٠.

الموضوع والاجراء المتخذ	القرار
في ٢٠٠٩/١٢/٣١، بلغ عدد النساء العاملات في الفئة الفنية وما فوقها نسبة ٣١,٥٪، وهو أعلى مستوى عرفته الإيكاو. وعلى سبيل المقارنة، فإن نسبة النساء العاملات في الفئة الفنية وما فوقها في جميع منظمات النظام المشتركة للأمم المتحدة بلغت ٤٠٪. وتُقارن على نحو أفضل نسبة النساء في الإيكاو مع تلك في المنظمات الفنية للأمم المتحدة. ولتعزيز كفاءات الموظفين، طُبقت البرامج التدريبية ذات الصلة بغرض تطوير القدرات، مع إيلاء الاهتمام الواجب لتعميم مراعاة المنظور الجنساني.	
تمشيا مع الممارسات المعمول بها حاليا في منظمات النظام المشترك للأمم المتحدة لمواجهة تحديات إدارة الموارد البشرية وإيجاد بيئة عمل بناءة لزيادة الإنتاجية والسياسات التي تستجيب لاحتياجات الأسر، طُبقت ساعات العمل المرنة. ونظر أيضا في ترتيبات العمل الخاصة، مثل العمل خارج المكتب، على أساس دراسة كل حالة على حدة.	
وضع حد أقصى لمدد عمل الأمين العام ورئيس المجلس	٢٨-٣٦
نشر هذا القرار في الوثيقة Doc 9902: "القرارات السارية المفعول الصادرة عن الجمعية العمومية (حتى ٢٨ سبتمبر ٢٠٠٧)" والتي عُممت على الدول الأعضاء. ولُفت انتباه الدول إلى القرار الوارد في كتاب المنظمة رقم A 2/4.6-08/49 المؤرخ ٧ يوليو ٢٠٠٨ بشأن الترشيحات لمنصب الأمين العام.	
ميزانية السنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠	٢٩-٣٦
الجزء (أ): لا يقتضي أي إجراء	
الجزء (ب): لا يقتضي أي إجراء	
الجزء (ج): قرر المجلس أنه بالنسبة للسنتين الماليتين ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩، ستكون الأرصدة المقررة بالدولارات الكندية. وب كتاب للمنظمة رقم A 1/8-09/97 بتاريخ ٢٠٠٩/١٢/٣٠، أبلغ الأمين العام الدول الأعضاء بالعملتين والمبالغ المطلوبة لسداد الأرصدة المستحقة عليها فيما يخص السنة المالية ٢٠١٠ >	
تأكيد قرار المجلس بشأن تحديد أنصبة الاشتراك في الصندوق العام وتحديد السلفيات لصندوق رأس المال العامل المقررة على الدول التي انضمت الى الاتفاقية	٣٠-٣٦
لا يقتضي أي إجراء.	
توزيع نفقات الإيكاو بين الدول المتعاقدة (المبادئ التي ينبغي تطبيقها على تحديد أنصبة الاشتراك)	٣١-٣٦
طُبقت المبادئ والمعايير حسبما نصت عليه الجمعية العمومية في تحديد مبالغ الاشتراكات.	
أنصبة الاشتراك في الصندوق العام للسنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠	٣٢-٣٦
أبلغ الأمين العام الدول المتعاقدة باشتراكاتها لسنة ٢٠٠٨ في كتاب المنظمة رقم A 1/8-07/71 بتاريخ ٢٠٠٧/١١/٣٠؛ ولسنة ٢٠٠٩ في كتاب المنظمة رقم A 1/8-08/79 بتاريخ ٢٠٠٨/١٢/١٧؛ ولسنة ٢٠١٠ في كتاب المنظمة رقم A 1/8-09/97 بتاريخ ٢٠٠٩/١٢/٣٠.	

الموضوع والاجراء المتخذ	القرار
اضطلاع الدول المتعاقدة بالتزاماتها المالية نحو المنظمة والإجراءات التي يجب اتخاذها تجاه الدول التي لا تفي بتلك الالتزامات	٣٣-٣٦
خلال سنة ٢٠٠٩ أرسل الأمين العام الى جميع الدول المتعاقدة جداول الاشتراكات طي ثلاثة كتب للمنظمة تبين المبالغ المستحقة للعام الحالي وحتى ٣١ ديسمبر من السنة السابقة.	
لم تُقترح أي ترتيبات منذ انعقاد الدور الأخيرة للجمعية العمومية. ويواصل المجلس تعزيز سياساته المتعلقة بمطالبة الدول المتعاقدة التي تأخرت في سداد مستحقاتها بتقديم مقترحات للتسوية لنصفية الاشتراكات غير المدفوعة لمدة طويلة طبقا لقرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٣.	
في ٢٠٠٩/١٢/٣١ اعتبر حق التصويت في الجمعية العمومية والمجلس للدول المتعاقدة البالغ عددها ٢٣ دولة متعاقدة معلقا بسبب تأخرها في تسديد اشتراكاتها التي تعادل مجموعة الاشتراكات المقررة أو تتجاوزها للسنوات المالية الثلاث السابقة ولتلك الدول المتعاقدة التي لا تمثل للاتفاقات التي عقدتها طبقا لقرار الجمعية العمومية ٣٦-٣٣ (الفقرة ٤ ب) من منطوق القرار.	
وقد تم أيضا تطبيق التدابير الإضافية المنصوص عليها في الفقرة التاسعة من منطوق القرار ٣٦-٣٣ خلال تلك الفترة على الدول المتعاقدة التي كان حقها في التصويت قد علق بموجب المادة الثانية والسنتين من الاتفاقية. وتلك الدول التي ليس لديها متأخرات في الاشتراكات المقررة سنويا باستثناء اشتراكات السنة الجارية هي الوحيدة المؤهلة للانتخاب في المجلس واللجان والهيئات	
صندوق رأس المال العامل	٣٤-٣٦
أقر المجلس توصية بعدم ضرورة زيادة مستوى صندوق رأس المال العامل في ذلك الوقت.	
تعديل النظام المالي	٣٥-٣٦
نُشرت الطبعة الثالثة عشرة للنظام المالي للإيكاو (Doc 7515) في عام ٢٠٠٨، مع إدراج جميع التعديلات التي أقرتها الجمعية العمومية في دورتها السادسة والثلاثين.	
الموافقة على حسابات المنظمة للسنوات المالية ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ ودراسة تقارير المراجعة بشأنها.	٣٦-٣٦
لا يقتضي أي إجراء.	
الموافقة على الحسابات المتعلقة بأنشطة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي التي أدارتها المنظمة في السنوات المالية ٢٠٠٤ و ٢٠٠٥ و ٢٠٠٦ بوصفها وكالة منفذة والنظر في تقارير مراجعة الحسابات عن البيانات المالية للمنظمة التي تشمل أيضا حسابات برنامج الأمم المتحدة الإنمائي	٣٧-٣٦
تم نقل البيانات المالية وتقارير التدقيق الى مدير برنامج الأمم المتحدة الإنمائي لتقديمه الى المجلس التنفيذي.	

الموضوع والاجراء المتخذ	القرار
تعيين المراجع الخارجي للحسابات	٣٦-٣٨
أقر المجلس، في جلسته الثانية من الدورة ١، تعيين السيد ألان بيشو الذي يخلف مؤقتا مراجع الحسابات الخارجي للإيكوا، السيد فليب سوغان، الذي توفي في ٢٠١٠/١/٧. وفي وقت لاحق، باشر السيد ديديي ميغو مهامه بوصفه الرئيس الأول لديوان الحسابات في ٢٠١٠/٢/٢٣ خلفا للسيد فليب سوغان. وعلى هذا النحو، سيباشر السيد ميغو مهامه بشأن تدقيق البيانات المالية للإيكوا للسنة المنتهية في ٢٠١٠/١٢/٣١.	
دراسة بشأن توزيع التكاليف بين صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية وبين ميزانية البرنامج العادي	٣٦-٣٩
بُدلت حثيثة على مدى فترة الثلاث سنوات الحالية لتحديد وتطوير سياسات لاسترداد التكاليف. ونُفذت ممارسة واسعة النطاق بالاستعانة بشركة معنية بالمستشارين الماليين من أجل استكشاف الخيارات الخاصة بهذه السياسات وعُرض تقريرها ونوقش مع اللجنة المالية، ولجنة التعاون الفني والمجلس. وجرى إقرار ملامح سياسات استرداد التكاليف. ووافق المجلس على إعادة الاطلاع على هذه المسألة في الدورة ١٩٢.	

