



Doc 9952

وثائق لدورة الجمعية العمومية
في سنة ٢٠١٣

التقرير السنوي للمجلس

٢٠١٠

منظمة الطيران المدني الدولي

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

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

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

قد أبرمت هذه الاتفاقية تحقيقا لهذه الأغراض.

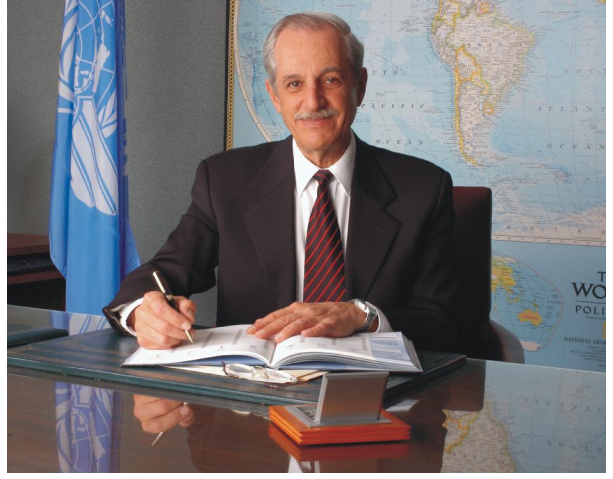
ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي

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 ٢٠١٠، الذي أعد وفقا لأحكام المادة ٥٤ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي. ويشكل هذا التقرير جزءا من مستندات الدورة القادمة للجمعية العمومية التي ستعقد في سنة ٢٠١٣ 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.



توحيد الطيران حول السلامة والأمن والبيئة

يكتسب انقضاء عام من عمر الجمعية العمومية أهمية خاصة لأنه يتيح لنا الوقت للتفكير بالإنجازات الحديثة وبخطتنا في المستقبل. وكما جرى في الجمعيات العمومية السابقة، فقد قامت الدورة السابعة والثلاثون بوضع برنامج عمل لفترة ثلاث سنوات، ووافقت على ميزانية المنظمة، وانتخبت مجلسا جديدا. وتحت شعار "منظمة الطيران المدني الدولي: توحيد الطيران حول السلامة والأمن والبيئة"، اعتمدت الجمعية العمومية أيضا استراتيجيات لمواصلة تطوير نظامنا العالمي للنقل الجوي بشكل سالم ومنظم.

ومما لا شك فيه أن الاستراتيجيات الفعالة ستكون في غاية الأهمية نظرا للنمو المتسارع المتوقع في السفر الجوي. وتشير توقعات الحركة الجوية الطويلة الأجل للإيكاو إلى أن حجم أعداد الركاب سنويا قد يتضاعف ليصل إلى ٥ بليون راكب بحلول عام ٢٠٣٠. وسيطلب التعامل مع مئات الملايين من الركاب الإضافيين جوا استثمارات هائلة في طائرات جديدة وفي البنى التحتية، كما سيستلزم مئات الآلاف من العاملين الفنيين في الطيران لإدارة وتشغيل أنظمة وتكنولوجيا معقدة. ولذا، سيكون من الضروري زيادة التعاون بين أصحاب المصلحة من أجل مواجهة زيادة الطلب على السفر الجوي وبدون الإضرار بسلامة الطيران أو أمنه أو استدامة صناعة الطيران على المدى الطويل.

وقد وافقت الجمعية العمومية على نهج استراتيجي حول أهم الأولويات الخاصة بالسلامة والأمن وحماية البيئة. وبدا، يمكن للإيكاو أن تواجه التحديات الناجمة عن نمو الصناعة.

وفي مجال السلامة، أيدت الجمعية العمومية تأييدا كاملا الاستنتاجات والتوصيات الصادرة عن المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة الذي عُقد في شهر آذار/مارس ٢٠١٠. وتهدف الاستراتيجية إلى تخفيض معدل الحوادث عالميا مع ضمان أن لا تحدث في أي إقليم زيادة في معدل الحوادث تفوق ضعف المتوسط العالمي.

لقد طرأ على نهج الإيكاو تحول خلال السنين القليلة الماضية. وأحد الأمثلة الممتازة على ذلك هو تبادل المعلومات بشأن السلامة ما بين واضعي الأنظمة وصناعة الطيران على نحو أوسع وبفعالية أكبر. ومن شأن هذا أن يسهم في تحديد الأخطاء على نحو أفضل، وأن يمكن من اتخاذ الإجراءات قبل أن تتكون الظروف غير السليمة وتؤدي إلى حدوث حوادث.

وأُخذت في اليوم الأول لافتتاح الجمعية العمومية خطوة ملموسة في مجال تبادل المعلومات، عندما وقّعت الإيكاو على مذكرة تفاهم خلقت أرضية جديدة مع إدارة النقل في الولايات المتحدة الأمريكية، ولجنة الاتحاد الأوروبي، والاتحاد الدولي للنقل الجوي لإنشاء مركز عالمي لتبادل المعلومات حول السلامة. وتعكس مذكرة التفاهم بوضوح كبير ما يمكن للمرء إنجازه عندما يصمم على تحقيق ما يريد.

وصادقت الجمعية العمومية أيضا على نهج الإيكو لتقرير السلامة على مدارج المطارات. فأغلبية الحوادث المميتة تحدث في مراحل إقلاع وهبوط الطائرات، وغالبا ما يحدث ذلك في المنطقة المحيطة بمدارج المطار. وقد اعتمدت المنظمة نهجا متعدد الاختصاصات بشأن موضوعات السلامة على مدارج المطارات يرمي إلى تخفيض عدد الحوادث بشكل كبير. ويشترك في ها المجهود ممثلون عن شركات الطيران، والمطارات ومزودي خدمات الملاحة الجوية.

وفيما يتصل بموضوع الأمن، فإن البيان حول أمن الطيران، الذي اعتمده الجمعية العمومية بالإجماع، يشكل التزاما قويا للغاية من جانب الدول لتوطيد أمن الطيران في مختلف أنحاء العالم، وبصورة رئيسية عن طريق تعزيز التعاون الدولي. ولا يعتبر هذا البيان مجرد تعبير عن الإرادة السياسية فقط، بل هو يحدد الأنشطة الرئيسية الواجب على الدول اتخاذها لمواجهة التهديد المتزايد بصورة جريئة وجماعية.

وصادقت الجمعية العمومية كذلك على استراتيجية جديدة لأمن الطيران للسنوات القادمة، وأكدت على أهمية تنفيذها. وتسمح هذه الاستراتيجية الشاملة للمنظمة بتخصيص الموارد للأنشطة الهامة بكفاءة أكبر. ثم إن هذه الاستراتيجية، فضلا عن وضعها للسياسات وللإطار التنظيمي، فهي تشكل استمرارا لعمليات التدقيق الأمنية، وتركز في ذات الوقت، وبصورة أدق، على معالجة جوانب النقص من خلال تقديم المساعدة إلى الدول، ولا سيما من خلال جهود بناء القدرات.

وكان هناك أيضا دعم لمقترح يرمي إلى التعاون مع الصناعة في مجال وضع نظام تفتيش من الجيل القادم - أي ما يُسمى "نقطة تفتيش المستقبل". ويؤكد التركيز في تحسين عمليات التدقيق على أهمية تحقيق توازن بين فعالية التدابير الأمنية والحاجة إلى ضمان تدفق الركاب بكفاءة من خلال إجراءات الأمن الضرورية.

أما من ناحية البيئة، فقد اكتست فترة الثلاث سنوات التي سبقت انعقاد الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية أهمية خاصة بالنسبة للطيران المدني الدولي ولتغير المناخ عندما اعتمدت الإيكو برنامج عمل كان القصد منه، من حيث الجوهر، أن يكون الطيران الدولي القطاع الأول الموافق على الهدف العالمي بشأن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. ومع مواصلة الجمعية العمومية أعمالها، تحققت إنجازات رائعة، كان من ضمنها التوصل إلى اتفاقية حول إطار عالمي لتطوير واستخدام أنواع بديلة ومستدامة من وقود الطيران، وكذلك اتفاقية بشأن تحديد عام ٢٠١٣ كمهلة زمنية لتطوير معيار ثاني أكسيد الكربون للطائرات.

وخلال الجمعية العمومية، صادقت الدول بصورة كاملة على إنجازات منظمة الطيران المدني الدولي النشطة في مجال الطيران المدني وتغير المناخ، بما في ذلك اعتماد أهداف عالمية طموحة عن طريق إدخال تحسين سنوي على فعالية الوقود بنسبة ٢ في المائة، واستقرار انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على الأجل المتوسط. كما تم أيضا التوصل إلى اتفاقية حول المبادئ الموجهة في وضع وتنفيذ تدابير للطيران المدني على أساس السوق، وإلى عملية لوضع إطار ذي صلة بذلك. وستؤدي رغبة الدول في تقديم خطط عمل طوعية لمنظمة الطيران المدني الدولي إلى حدوث نقلة ديناميكية في دور المنظمة، مع التركيز من جديد على التنفيذ بدلا من وضع سياسات حول المعايير.

ومع التسليم بصعوبة المناقشات حول البيئة، اعتمدت الجمعية العمومية قرارا يؤكد على الدور الريادي للإيكو. إذ أكد القرار من جديد على أن موضوع تغير المناخ، في مدى انطباقه على الطيران الدولي، يجب أن يُعالج ويُحل عن طريق الإيكو.

كما سعت الجمعية العمومية جاهدة إلى تحسين الكفاءة العامة للنظام العالمي للنقل الجوي. وتمت المصادقة أيضا على عمل الإيكو المقبل في الترويج لتحرير النقل الجوي، وعلى خطة لإرشاد الدول بشأن الاستثمار في تطوير هياكل الطيران خلال العقد القادم. وفضلا عن ذلك، تم عشية انعقاد الجمعية العمومية تعزيز التعاون الدولي بتوقيع العديد من مذكرات التعاون مع منظمات إقليمية ومع هيئات إقليمية عاملة في مجال الطيران المدني. وتؤكد هذه الاتفاقيات على دور الإيكو كمحفل عالمي للتعاون بين الدول ومع جميع الشركاء في الطيران.

وفي إطار تحركنا نحو المستقبل، يبقى التعاون العالمي المفتاح للتغلب على كل التحديات التي تواجهنا، كما كان عليه الأمر منذ عام ١٩٤٤.

روبرتو كوبيه غونزاليس
رئيس المجلس

المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية

المقر الرئيسي

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 46294
00100 Nairobi
Kenya

European and North Atlantic (EURNAT) Office
3 bis Villa Émile Bergerat
F-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 – 3er Piso
Col. Chapultepec Morales, México D.F.
11570 — México D.F.
México

South American Office
Av. Victor Andrés Belaúnde 147
Centro Empresarial Torre 4 Piso 4
San Isidro, 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 | غوatemala | أنغولا |
| بولندا | غينيا | أنغولا 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 | بيلاوس |
| 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 | يوتسواتا |
| سيراليون | كينيا | البرازيل |
| سنغافورة | كيريباتي | بروني دار السلام |
| سلوفاكيا | الكويت | بلغاريا |
| سلوفينيا | قيرغيزستان | بوكينا فاسو |
| جزر سليمان | جمهورية لاو الشعبية الديمقراطية | بوروندي |
| الصومال | لاتفيا | كمبوديا |
| جنوب أفريقيا | ليبنان | 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 | الاكوادور |
| جمهورية تنزانيا الموحدة | ناميبيا | مصر |
| الولايات المتحدة | ناورو | السلفادور |
| أوروغواي | نيبال | غينيا الاستوائية |
| أوزبكستان | هولندا | أريتريا |
| فانواتو | نيوزيلند | استونيا |
| فنزويلا | نيكاراغوا | أنجوليا |
| فيتنام | النيجر | فيجي |
| اليمن | نيجيريا | فنلندا |
| زامبيا | النرويج | فرنسا |
| زيمبابوي | عمان | غابون |
| | باكستان | غامبيا |
| | بالاو | جورجيا |

الدول الأعضاء في المجلس

| | |
|--------------------------|-------------|
| ماليزيا | الأرجنتين |
| المكسيك | استراليا |
| المغرب | بلجيكا |
| نيجيريا | البرازيل |
| باراغواي | بوركينافاسو |
| بيرو | الكاميرون |
| جمهورية كوريا | كندا |
| الاتحاد الروسي | الصين |
| المملكة العربية السعودية | كولومبيا |
| سنغافورة | كوبا |
| سلوفينيا | الدنمارك |
| جنوب أفريقيا | مصر |
| اسبانيا | فرنسا |
| سوازيلند | ألمانيا |
| أوغندا | غواتيمالا |
| الإمارات العربية المتحدة | الهند |
| المملكة المتحدة | إيطاليا |
| الولايات المتحدة | اليابان |

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

©ICAO 2011

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 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.

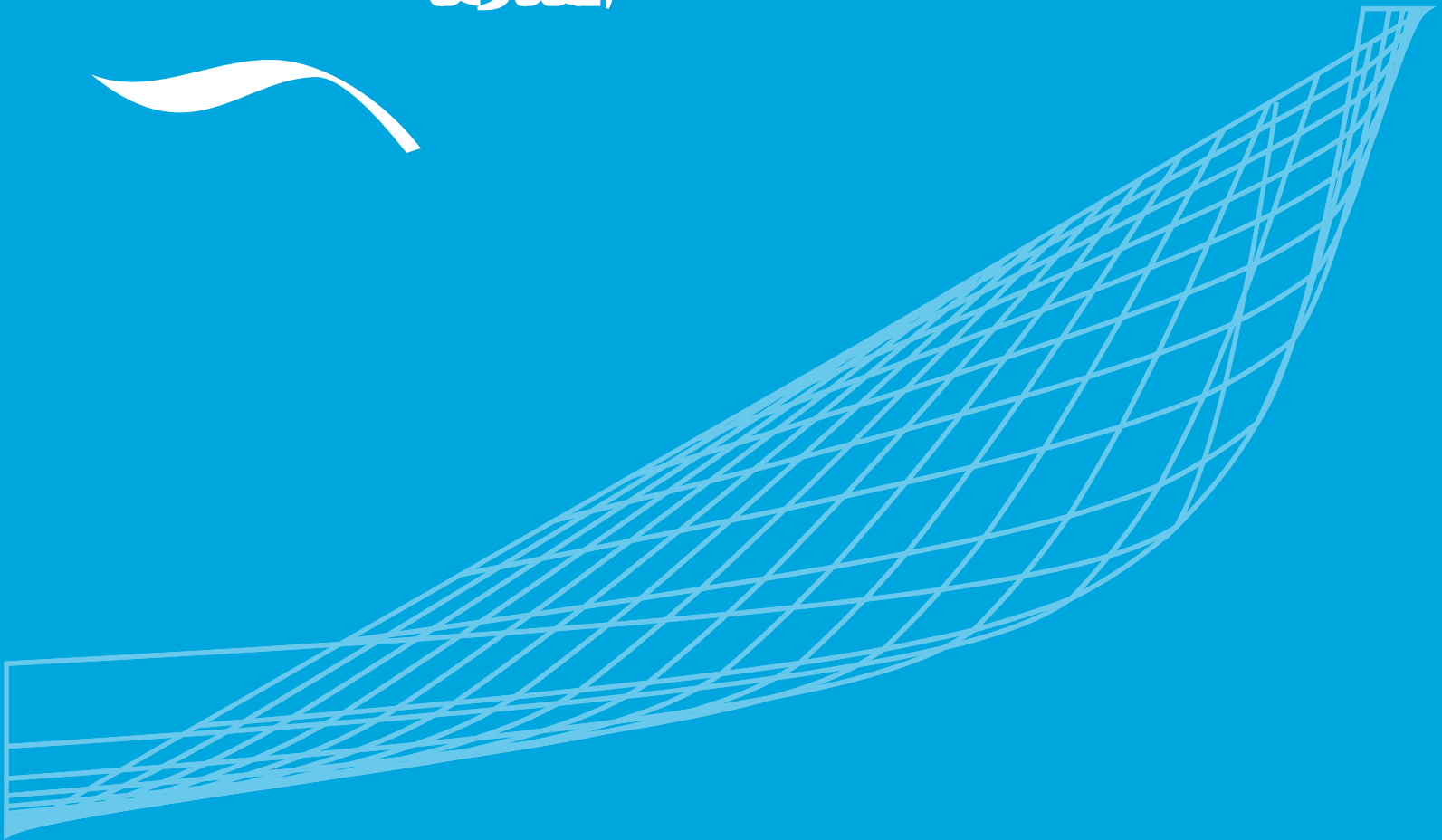
أنشئت الايكاو في سنة ١٩٤٤ للنهوض بالتطور الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في شتى أنحاء العالم، وهي إحدى الوكالات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، وتتولى وضع القواعد والأنظمة اللازمة لسلامة الطيران وأمنه وكفائه وانتظامه، والالتزام كذلك لحماية البيئة في مجال الطيران. وهي تعمل بمثابة محفل للتعاون 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 |السلامة |
| 17 |الأمن |
| 29 |حماية البيئة |
| 37 |الكفاءة |
| 47 |الاستمرارية |
| 51 |سيادة القانون |
| 57 |استراتيجيات دعم التنفيذ |
| 65 |برنامج التعاون الفني |
| 75 |البيانات المالية |
| |المرفقات |
| | www.icao.int/annualreports |

السلامة



الهدف الاستراتيجي A

تعزيز سلامة الطيران المدني العالمي من خلال التدابير التالية:

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

ضمان تنفيذ أحكام الأيكاو 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

كان التركيز خلال عام ٢٠١٠ على وضع استراتيجية شاملة تستند إلى حد كبير على الشفافية وعلى تبادل أكبر للمعلومات فيما بين الدول ومع الصناعة. وحثت البلدان على تقديم معلومات حول أداء نظم مراقبة السلامة لديها، وعلى توفير ضمانات للتأكد من أن المعلومات الحساسة تُستخدم لأسباب تتعلق بالسلامة فقط لا غير. وبشكل عام، تُقدم الاستراتيجية الجديدة لواضعي الأنظمة وللصناعة الأدوات والمعلومات المطلوبة لتخفيف الأخطار على السلامة قبل أن تؤدي هذه الأخطار إلى حوادث.

المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة ٢٠١٠

قدم المؤتمر الرفيع المستوى بشأن السلامة ٢٠١٠ الذي عُقد في مدينة مونتريال في آذار/مارس ونيسان/أبريل ٤٧ توصية شكلت الأساس لاستراتيجية تقوم على إدخال تحسين كبير على إدارة السلامة في مختلف أنحاء العالم. وأبرز المؤتمر الحاجة إلى اعتماد إدارة تعمل لصالح السلامة، وأكد على الدور الأكبر الذي ينجم عن تحقيق شفافية أكبر وتقاسم للمعلومات بين الدول الأعضاء والأطراف ذات المصلحة بالصناعة في إطار الجهود المبذولة لتعزيز السلامة العالمية للطيران. وقد حضر هذا الحدث ٥٥١ مشاركاً من ١١٧ دولة عضواً، كما حضره مراقبون من ٣٢ منظمة دولية.

الخطة العالمية للسلامة الجوية

دعت الدورة السابعة والثلاثون للجمعية العمومية إلى إجراء تحديث للخطة العالمية للسلامة الجوية، وذلك بهدف وضع وثيقة جديدة تُركز على تنسيق وتنفيذ أنشطة السلامة التي تقوم بها الإيكاو والدول الأعضاء وصناعة الطيران. وستساعد الخطة العالمية المعززة للسلامة الجوية على تحديد الأولويات وتخصيص الموارد خلال كل فترة ثلاث سنوات من فترات الإيكاو، مع تحقيق الأهداف العالمية للسلامة وما يتصل بها من أهداف السلامة الأخرى التي يجري التركيز عليها في كل جمعية عمومية. وبتحسين الخطة العالمية للسلامة الجوية، سيكون من الممكن تحقيق اتساق وتنسيق للأنشطة التي تقوم بها المنظمات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية. زد على ذلك، أن الدول الأعضاء والكيانات الإقليمية وأصحاب المصلحة في صناعة الطيران سوف تستخدم وثيقة تُعرف باسم خريطة الطريق العالمية للسلامة الجوية وذلك لتسهيل تنفيذ استراتيجيات تعزيز السلامة على صعيد الدول وعلى الصعيدين شبه الإقليمي والإقليمي.

إنشاء صندوق مخصص للسلامة

وافق المجلس على إنشاء صندوق جديد مكرس لتحسين سلامة الطيران. وسيخصص صندوق السلامة موارد لمشاريع المساعدة باستخدام نهج يستند إلى الأداء، مع الحد من التكاليف

الإدارية، وضمان استخدام الاشتراكات الطوعية بطريقة مسؤولة ومستمرة وشفافة وفي الوقت المطلوب. كما اقترح المجلس أيضا تحويل الأموال التي يديرها مرفق الإيكاو المالي الدولي لأجل سلامة الطيران إلى صندوق السلامة الذي أنشئ مؤخرا وذلك من أجل تمويل أنشطة المرفق بكفاءة أكبر.

وصادقت الجمعية العمومية على إنشاء صندوق السلامة باعتمادها للقرار ٣٧-١٦: صندوق السلامة، وحثت الجمعية العمومية الدول الأعضاء، والمنظمات الدولية، والكيانات العامة والخاصة المرتبطة بالطيران المدني الدولي على دعم صندوق السلامة باشتراكات طوعية. كما طلبت من المجلس أن يبذل كل جهد ممكن لاجتذاب التبرعات.

التبادل العالمي للمعلومات بشأن السلامة

وقعت الإيكاو خلال الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية على مذكرة تفاهم حول التبادل العالمي للمعلومات بشأن السلامة مع وزارة النقل في الولايات المتحدة الأمريكية، ومع مفوضية الاتحاد الأوروبي، ومع الاتحاد الدولي للطيران المدني. والهدف من هذا التبادل هو تحديد المعلومات المتعلقة بالسلامة التي يمكن تبادلها بين الأطراف، وأيضا وضع الإجراءات اللازمة للقيام بذلك. ويتوقع أن يؤدي تقاسم المعلومات من خلال هذا التبادل العالمي إلى التقليل من أخطار الحوادث في جميع أنحاء العالم.

وستكون الإيكاو بمثابة نقطة الاتصال في جمع المعلومات الخاصة بسلامة الطيران وتحليلها وتبادلها فيما بين أعضاء التبادل العالم للمعلومات بشأن السلامة، كما ستقوم الإيكاو أيضا بنشر المعلومات ذات الصلة إلى مجتمع الطيران العالمي.

نظام التحليل المتكامل لاتجاهات السلامة والإبلاغ

تطبق الإيكاو نظام التحليل المتكامل لاتجاهات السلامة والإبلاغ، وهو نظام يستند إلى موقع على شبكة الإنترنت يقوم بوضع بيانات السلامة الواردة من مختلف المصادر في منبر فريد وهو (<http://secretariat.icao.int/anb/ISM/iSTARS>). ومن خلال الجمع بين مختلف مجموعات البيانات المشتملة على معلومات تفصيلية عن الحوادث، والوقائع، ونتائج البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وبيانات أخرى متصلة بالسلامة، يمكن لمستخدمي هذا النظام الدمج بين التحليلات والربط بين الدراسات، كما يمكن عرض الاستفسارات عن البيانات ونتائج التحليل على خرائط تفاعلية. وبالرغم من أن نظام التحليل هو في الأصل أداة هامة لرصد الاتجاهات، إلا أنه يتوقع من هذا المحفل العالمي لتبادل المعلومات بشأن السلامة أن يتطور باستمرار من خلال الحصول على قدرات إضافية.

الأدوات الإلكترونية لسلامة الطيران

من أجل تحسين خدمات المعلومات بشأن السلامة لدى مجتمع الطيران الدولي، بدأت الإيكاو بتطوير أدوات سلامة الكترونية والحفاظ على إطار للتواصل الإلكتروني السلس بين بيانات السلامة في مختلف الأشكال والمواقع.

وفيما يتعلق بإدارة بيانات السلامة، بدأت الإيكاو بتوحيد البيانات على عدد أقل من قواعد البيانات بحيث يمكن للمعلومات المقدمة من قبل الدول أن تدعم الخدمات السليمة المترابطة فيما بينها. وكخطوة أولى، جرى تجميع بيانات السلامة الحالية ونظم قواعد البيانات في ثلاث فئات رئيسية: القواعد والتوصيات الدولية وعمليات الطائرات وتحديد المواقع جغرافياً.

وتتعلق إحدى الخدمات الإلكترونية التي يجري إعدادها بعملية تعديل القواعد والتوصيات الدولية. وتتكون أدوات الإدارة والإبلاغ لهذه القواعد والتوصيات بصورة رئيسية من ثلاث عناصر: إدارة التعديلات للملحقات، والتشاور حول الرسائل الإلكترونية للمنظمة، والإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات. وقد بدأ في عام ٢٠١٠ وضع نسخة تجريبية من نظام الرسائل الإلكترونية للمنظمة خاصة بتعديل القواعد والتوصيات الدولية وإجراءات خدمات الملاحة الجوية، ويتوقع أن تخضع للتجريب في أوائل عام ٢٠١١. وبالإضافة إلى ذلك، تم في شهر تشرين الثاني/نوفمبر استكمال نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات، وسيعمل النظام كوسيلة بديلة لإخطار الإيكاو بالاختلافات. وفي نهاية العام، كانت الإيكاو تضع السياسات والإجراءات التي ستحكم استخدام نظام الإبلاغ الإلكتروني عن الاختلافات.

وقد واصل نظام معلومات سلامة الطائرات الموجود على الإنترنت تطوره، وهو مجموعة من الأدوات تجمع وتسهل تبادل معلومات السلامة بشأن الطائرات والمشغلين. وقد تم في شهر تشرين الثاني/نوفمبر الشروع بأحد عناصر هذا النظام المتعددة، وهو نظام سجل الطائرات، كما بدأ العمل بإعداد عناصر أخرى، ولا سيما السجل الدولي لشهادات المشغلين الجويين.

ويتضمن نظام المعلومات بشأن سلامة الطائرات تفاصيل تسجيل الطائرات كما هي محددة في شهادة التسجيل والمذكورة في الملحق ٧ — جنسية الطائرة وعلامات التسجيل، وكذا البيانات المتعلقة بملكية الطائرة والمراقبة. وأصدر كتاب للمنظمة يُخطر الدول الأعضاء بالقواعد المعمول بها، بما في ذلك إجراءات الانضمام ويشترط أن تقدم الدول بيانات وثيقة الصلة بالموضوع.

وتقوم الأدوات المتصلة بنظام المعلومات الجغرافية بدمج بيانات تحديد الأماكن جغرافياً على موقع واحد يبين طبقات متعددة لبيانات السلامة، ويجري تطوير هذه الأدوات كيما تشمل على أدوات فرعية للتشاور بشأن البيانات وتطويرها ووضع جداول ذات صلة بخطط الملاحة الجوية. ونجحت الإيكاو في عام ٢٠١٠ بإنشاء قاعدة بيانات إقليمية لها لأوروبا/شمال الأطلسي (لمصممي الرموز والطرق الجوية الدولية) قامت بتطويرها المنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية، وأضافت الإيكاو طبقة بصرية لتحديد موضوعات السلامة والعمل على التعريف بها والمتصلة برموز الأسماء المكررة والمتشابهة في اللفظ المكونة من خمسة حروف.

التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها

تم في شهر تموز/يوليه نشر الطبعة العاشرة من الملحق الثالث عشر - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، وهو يتضمن التعديل الثالث عشر الأخير الذي نتج عن التوصيات الصادرة عن اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها المنعقد في تموز/يوليه.

وفي شهر شباط/فبراير، أصدرت الإيكاو رسالة تبرز التوصيات الصادرة عن الاجتماع الثامن لشعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها والتي تتطلب مزيدا من العمل من جانب الدول (ماعدا تلك التوصيات المتصلة بالقواعد والتوصيات الدولية في الملحق ١٣)، وطالبت الإيكاو بتنفيذها دونما إبطاء. وبالإضافة إلى ذلك، وفي ضوء توصيات اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها، وضعت الأمانة العامة مواد إرشادية حول إنشاء منظمات إقليمية للتحقيق في الحوادث، وحول سياسات التحقيق وإجراءاته.

واجتمع الفريق العامل التابع لفريق خبراء آلات التسجيل للرحلات الجوية في شهر حزيران/يونيه لمناقشة المقترحات الخاصة بآلات تسجيل الرحلات الجوية، وتطرق إلى عدد من المسائل المرتبطة بالشروط الفنية، بما فيها إمدادات الطاقة البديلة لآلات تسجيل الصوت في قمرة الطيار، وآلات التصوير التي تغطي المنطقة العامة لقمرة الطيار، وأجهزة إرشاد لاسلكية مُسعة لتحديد المكان تحت الماء لآلات تسجيل الرحلات الجوية والموقع العام للحطام، وأنظمة تسجيل من الوزن الخفيف للطائرات العمودية الصغيرة.

الملحق الجديد لإدارة السلامة

عملا بالتوصية الصادرة عن المؤتمر رفيع المستوى بشأن السلامة لعام ٢٠١٠ الذي عُقد في آذار/مارس - نيسان/أبريل، بدأت الأمانة العامة بوضع مرفق جديد لاتفاقية الطيران المدني الدولي، وأيضا بتنقيح مواد الإرشاد الخاصة بتنفيذ برامج سلامة الدول ونظم إدارة السلامة. ويتوقع أن يوحد الملحق الجديد مسؤوليات إدارة السلامة والعمليات الواردة حاليا في العديد من الملحقات. كما أنه سيسهل إدماج مهام الدول المعقدة والمتراصة في مجال إدارة سلامة الدولة.

برنامج سلامة المدارج

تتطوي سلامة المدارج على العديد من المجالات التشغيلية، مثل تشغيل الرحلات وإدارة الحركة الجوية والمطارات. واعتمدت الإيكاو خلال عام ٢٠١٠ نهجا متعدد الاختصاصات في موضوعات سلامة المدارج وذلك لتحديد العلاقات التي تزيد من الأخطار التي تقع في محيط المدارج. وستتصيف الإيكاو الملتنقى العالمي لسلامة المدارج في ٢٠١١. ومن المتوقع أن يحدد الملتنقى العالمي صيغة ومحتوى ورشات العمل الخاصة بسلامة المدارج التي ستندرس مواضيع محددة لمختلف الأقاليم.

المطارات

قُدِّمت المساعدة للدول في مجال وضع الأحكام والإجراءات الخاصة بمنح تراخيص المطارات وبمواصلة المراقبة وذلك من خلال حلقات دراسية وحلقات عمل عُقدت في إقليم الشرق الأوسط وإقليمي غرب ووسط إفريقيا.

وفي نهاية العام كان يجري إعداد وثيقة جديدة بعنوان "إجراءات خدمات الملاحة الجوية" - المطارات. وسوف تحدد هذه الوثيقة الإجراءات العالمية لمعالجة الموضوعات المتصلة بإدارة تشغيل المطارات. ويتوقع أن تستكمل المسودة الأولى لإجراءات خدمات الملاحة الجوية - المطارات في نهاية عام ٢٠١١.

الاضطراب الظلي

بدأ فريق الإيكاو لدراسة الاضطراب الظلي بإدخال تحسينات على الأحكام الواردة في إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (Doc 4444, PANS-ATM) والمتصلة بالحدود الدنيا للفصل تقاديا للاضطراب الظلي وقات الطائرات، وكذلك تقييم حجم عمله المقبل في المسائل الأخرى ذات الصلة بالاضطراب الظلي.

طيف الترددات الراديوية

استعرضت الجمعية العمومية برنامج عمل الإيكاو حول المسائل الخاصة بطيف الترددات الراديوية الذي سيبقى عقد المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية للاتحاد الدولي للاتصالات في عام ٢٠١٢، وأبرزت أهمية استمرار ضرورة مراقبة عملية المؤتمر للتأكد من أن لا تتأثر مخصصات الطيران سلبا بالضغط المتزايد للوصول إلى هذا النطاق من قبل مستخدمين لا علاقة لهم بالطيران. وقد يترتب على إضافة مخصصات من النطاق إلى أنشطة لا صلة لها بالطيران أن تزيد من خطر التأثير على خدمات الطيران.

نظام إدارة أخطار الإجهاد

استكملت الإيكاو وضع مشروع للقواعد والتوصيات الدولية الخاص بنظام إدارة أخطار الإجهاد. وهذا النظام الذي يستخدمه المشغلون لتحسين يقظة أعضاء طاقم الرحلة الجوية داخل الطائرة يستند إلى ما توصل إليه البحث العلمي الحديث والخبرات التشغيلية العملية في تطبيق العلم خلال العقد المنصرم. وإذا ما اعتمد المجلس هذا النظام في عام ٢٠١١، فسيتم دعم القواعد المتصلة بنظام إدارة أخطار الإجهاد عن طريق مواد إرشادية مفصلة، وبصورة خاصة عن طريق دليل حول تنفيذ هذا النظام لصالح مشغلي الطائرات ودليل مراقبة للمنظمين.

استبدال الهالونات

في ضوء التطورات الجارية في المجال التكنولوجي، نظمت الإيكاو اجتماعات للمنظمين ولممثلي برنامج الأمم المتحدة للبيئة ولمصنعي الطائرات، ولأنظمة إطفاء الحرائق وشركات الطيران لاستعراض جدول لاستبدال الهالونات، وهو عنصر يستنفذ طبقة الأوزون وعامل يسهم في الاحترار العالمي الذي حضرته اتفاقية دولية في عام ١٩٩٤. وأوصى المشاركون بوضع جدول زمني منقح جرى اعتماده لاحقا من قبل الجمعية العمومية.

وفي نفس الوقت، دعت الجمعية العمومية المجلس إلى التفويض باستبدال أجهزة إطفاء الحرائق اليدوية في المراحض المستخدمة في الطائرات المصنعة حديثا بحلول عام ٢٠١١ وعام ٢٠١٦ على التوالي. وطلب من المجلس أن يأذن باستبدال الهالون في محركات الطائرات وفي وحدات الطاقة المساعدة بحلول عام ٢٠١٤ بالنسبة للطائرات التي يتم التقدم بطلبات للحصول على ترخيص لطرزها.

شروط الكفاءة اللغوية

مع استمرار الدول الأعضاء في مواجهة تحديات في مجال التنفيذ الكامل لشروط الإيكو للكفاءة اللغوية التي بدأ تطبيقها في ٥ آذار/مارس ٢٠٠٨، اعتمدت الجمعية العمومية قراراً معدلاً حول الكفاءة اللغوية (القرار ٣٧-١٠: الكفاءة في اللغة الإنجليزية المستخدمة في الاتصالات السلوكية واللاسلكية) تدعو فيه الدول الأعضاء والمجلس إلى معالجة هذا الوضع.

أما الدول الأعضاء غير الممثلة لتطبيق القرار فقد حثتها الجمعية العمومية على أن تقدم للإيكو خططا تفصيلية ومُحدثة عن تنفيذ الكفاءة اللغوية يمكن عندئذ تقييمها من جانب دول أخرى من وجهة النظر الخاصة بالسلامة. كما جرى حث الدول على تنفيذ قرارات التشغيل على أساس غير تمييزي، وبدون النظر إلى الفوائد الاقتصادية.

ودُعي المجلس إلى رصد حالة تنفيذ شروط الكفاءة اللغوية. وعليه، ستقوم الإيكو باستعراض خطط التنفيذ المحدثة المقدمة من قبل الدول لضمان أنها كاملة وتشتمل على جداول زمنية وبطورات تقدم بارزة يمكن تحديد معالمها. كما ستقوم الإيكو بجمع البيانات حول وضع خطط التنفيذ.

الجيل المقبل من مهنيي الطيران

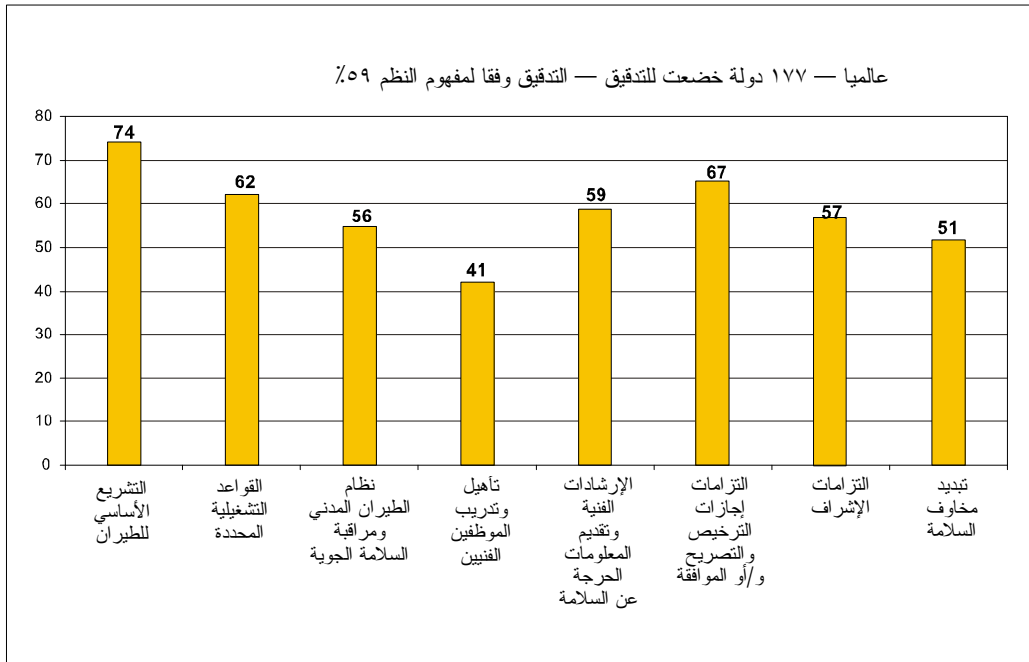
في إطار نظرة الإيكو نحو المستقبل، باشرت برنامجاً يرمي إلى ضمان أن يبقى المهنيون الأكفاء في الطيران في الخدمة لتشغيل وإدارة وصيانة نظام النقل الجوي الدولي على الرغم من نمو الصناعة و/أو التغير السكاني. وفي شهر آذار/مارس زادت الإيكو من عملية التوعية بشأن المبادرة الخاصة بالجيل المقبل من مهنيي الطيران، وذلك بعقد ندوة عالمية بدعم من فرقة عمل الجيل المقبل من مهنيي الطيران التي أنشأتها في عام ٢٠٠٩. ويركز برنامج فرقة العمل على إدخال تحسينات على التدريب لتلبية الطلب المقبل على أفراد طواقم الرحلات الجوية الأكفاء والعاملين في إدارة النقل الجوي. وثمة أولوية أخرى تتجلى في وضع وتنفيذ استراتيجية اتصالات من شأنها أن تساعد في اجتذاب جيل جديد من مهنيي الطيران. وقد أوصى كل من المؤتمر رفيع المستوى بشأن السلامة ٢٠١٠ والجمعية العمومية الدول الأعضاء والمنظمات الدولية بدعم عمل فرقة عمل الجيل المقبل من مهنيي الطيران.

تدقيقات مراقبة السلامة

دعت الجمعية العمومية البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية إلى البدء بعملية انتقالية نحو نهج الرصد المستمر في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١١. وكان قد بُدئ على شبكة الإنترنت بوضع إطار للرصد المستمر لقدرات الدول الأعضاء في رصد السلامة، كما بدأت الإيكو بتبيان أولويات الأنشطة ذات الصلة لدى الدول الأعضاء، من ضمنها شرط وجود تدقيقات كاملة أو تدقيقات محدودة أو بعثات التحقق المنسقة والموجهة التابعة للإيكو خلال المرحلة الانتقالية لنهج الرصد المستمر، وموضوع المساعدة الفنية. وخلال فترة السنتين من المرحلة الانتقالية ستجرى عملية تجريب مكثفة للإطار الموجود على شبكة الإنترنت من قبل مجموعة من الدول الأعضاء جرى اختيارها لدعم عملية إطلاق نهج الرصد المستمر التي خطط لها في كانون الثاني/يناير ٢٠١٣.

وفي الفترة الواقعة ما بين شهر آب/أغسطس ٢٠٠٩ وشهر أيلول/سبتمبر ٢٠١٠، أوفدت لأغراض الاستئناس، بعثات تحقق منسقة إلى جميع مكاتب الإيكاو الإقليمية، وجرى خلال هذه الزيارات تجريب العمليات والإجراءات المقترحة، كما جرى توفير التدريب على شبكة الإنترنت إلى المكاتب الإقليمية التي ستقوم فعليا ببعثات التحقق المنسقة. وبالإضافة إلى ذلك، جرى التأكد من التقدم الذي حققته كل دولة بشأن توصيات التدقيق للإيكاو، وجرى عرض النتائج على موقع الإنترنت المقيّد التابع للبرنامج العالمي لتدقيق السلامة الجوية.

وبمقتضى النهج التجميعي الشامل للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، جرى خلال عام ٢٠١٠ التدقيق في عمليات ٣٥ دولة عضواً، ويشمل هذا كافة ملحقات اتفاقية الطيران المدني الدولي. وبحلول نهاية كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٠، خضعت ١٧٧ دولة للتدقيق وفقاً لدورة الست سنوات التي انتهت في عام ٢٠١٠، كما خضعت للتدقيق أيضاً أقاليم الصين الإدارية الخاصة في هونغ كونغ وماكاو. ويبين الشكل ١ مستوى التنفيذ الفعلي في جميع أنحاء العالم للعناصر الثمانية المهمة جداً في نظام رصد السلامة كما ظهرت في تدقيقات نهج الرصد المستمر.



الشكل ١ — نتائج التدقيق العالمي - مستوى تنفيذ العناصر الحرجة في نظام مراقبة السلامة الجوية

ومازالت الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية تواصل تقديم الدعم القيم للإيكافو عن طريق إعارة الخبراء لفترات طويلة وفترات قصيرة، للمشاركة في أنشطة البرنامج العالمي لنهج رصد السلامة. وفي عام ٢٠١٠، أُعير ثمانية خبراء لفترة طويلة على أساس خبير واحد من كل من البهاما، وكوبا، وفرنسا، وماليزيا، وجمهورية كوريا، والمملكة العربية السعودية، وخبيران من الولايات المتحدة الأمريكية.

وفي نهاية العام كان يجري الإعداد لدورة تدريبية على البرنامج العالمي لنهج رصد السلامة باستخدام موقع على الإنترنت، مع احتمال أن يجري تجريب المرحلة الأولى مع عينة إحدى الصفوف في أوائل عام ٢٠١١. وستقدم دورة التعليم الإلكتروني، عند عملها بصورة كاملة، تدريباً أولياً كما ستقوم بتحديث معلومات المدققين، وتدريباً لموظفي الإيكافو الإقليميين حول بعثات التحقق المتكاملة والمنسقة.

برنامج تنفيذ الدعم والتطوير — السلامة

خلال عام ٢٠١٠، يَسَّرَ برنامج دعم التنفيذ والتطوير — السلامة تقديم المساعدة إلى الدول التي أُحيلت إلى مجلس استعراض نتائج التدقيق، وذلك في جهد لمساعدة تلك الدول على حل جوانب النقص التي حددها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة.

وكجزء من الجهود الجارية لتقديم إرشادات أفضل للتعاون الإقليمي حول مسائل سلامة الطيران، فإن دليل رصد السلامة الوثيقة Doc 9734، الجزء باء — إنشاء وإدارة النظام الإقليمي لرصد الطيران، قد خضع للتدقيق في نهاية العام.

وفي شهر آب/أغسطس، قدم اقتراح حول جدول هيئات التفتيش التعاونية إلى الاجتماع المشترك للجنة الأفريقية للطيران المدني والإيكافو في داكار. ويهدف الاقتراح المطروح إلى تقديم مساعدة ملموسة إلى الدول الأفريقية وتطوير الخبرة في مجال الرصد في جميع أنحاء إقليم أفريقيا.

واستمر تقديم الدعم إلى مكتب سلامة الطيران لإقليم المحيط الهادي، وهي منظمة إقليمية لرصد السلامة، بشأن عقد ندوات تدريبية حول مراقبة المشغلين الأجانب ورصد السلامة.

برنامج التنفيذ الشامل لأفريقيا والمحيط الهندي

دَعَت الجمعية العمومية مكاتب الإيكافو الإقليمية في إفريقيا، إلى مواصلة تنفيذ برنامج التنفيذ الشامل لإفريقيا والمحيط الهندي، كما دعت في نفس الوقت إلى ضرورة تزويد هذه المكاتب بالعمليين وبالموارد المالية اللازمة لمتابعة أنشطة برنامج التنفيذ الشامل لإفريقيا والمحيط الهندي، وجرى حث الدول الأعضاء في إقليم إفريقيا والمحيط الهندي على المساعدة في تحقيق أهداف برنامج التنفيذ الشامل لأفريقيا والمحيط الهندي من خلال التعجيل بإنشاء منظمات إقليمية لرصد السلامة ووكالات للتحقيق في الحوادث، كلما كان ذلك ضرورياً، وتعزيز التعاون عبر الإقليم من أجل استخدام الموارد المتاحة إلى أقصى حد ممكن.

إعادة هيكلة الأمانة

نُقلت أنشطة تدقيق السلامة من فرع تدقيق السلامة والأمن إلى قسم الرصد المستمر والرقابة المنشأ حديثاً في إدارة الملاحة الجوية. وجرى في نفس الوقت دمج أنشطة أمن الطيران الأخرى في فرع أمن الطيران المنشأ مؤخراً والتابع لإدارة النقل الجوي. وأدت عملية إعادة الهيكلة إلى تعزيز التنسيق فيما يخص البرامج المركزة على إنجاز أهداف الإيكاو الاستراتيجية.

كما عززت الإيكاو أنشطتها التدريبية المتصلة بالسلامة في قسم التدريب على سلامة الطيران في إدارة الملاحة الجوية. ويؤدي هذا التغيير إلى الجمع بين المبادرات المختلفة الجارية مثل جيل مهنيي الطيران المقبل وبرنامج ترانس إير بلاس (TRAINAIR Plus)، وتطوير أنشطة التعليم الإلكتروني وبرنامج مفتشي السلامة الحكوميين. وبالإضافة إلى ذلك، اعتمدت الإيكاو سياسة في التدريب على الطيران المدني تطبق جميع أنشطة التدريب المتصلة بالسلامة.

وجرى إنشاء وحدة جديدة معروفة باسم أدوات الدول لسلامة الطيران داخل إدارة الملاحة الجوية، وهي مسؤولة عن تطوير أدوات سلامة الطيران الإلكترونية.

مشاريع وأنشطة التعاون الفني

شهد عام ٢٠١٠، ٦٦ مشروع تعاون فنيا وطني و١٨ مشروع تعاون فنيا إقليمياً فعلياً، للإسهام في إدخال مزيد من التحسينات على سلامة الطيران في مختلف أصقاع العالم وكان من ضمن الإنجازات الرئيسية خلال الفترة ما يلي:

إقليم أفريقيا - المحيط الهندي

- حيازة وتركيب معدات الطائرات، والمعدات الإلكترونية للطائرات والكترونيات الطيران لفائدة دولة واحدة؛
- إنشاء منظمة مراقبة سلامة الطيران لفريق اتفاق بانجول، ووكالة للتحقيق في الحوادث لفريق اتفاق بانجول، وبدء عمليات منظمة مراقبة سلامة الطيران لفريق اتفاق بانجول؛
- وضع خطة رئيسية للطيران المدني لفائدة دولة واحدة؛
- وتوفير التدريب في مجال التحقيق بالحوادث والوقائع لفائدة شركة طيران كبرى.

إقليم آسيا والهادئ

- تقديم المساعدة لرفع حظر الاتحاد الأوروبي الذي يحظر على سبع شركات طيران في دولة واحدة دخول المجال الجوي الأوروبي؛

- تقديم المساعدة لدولة واحدة في إنشاء سلطة للطيران المدني؛
- القيام بـ ٥٤ دورة تدريبية حول تشكيلة واسعة من الموضوعات المتصلة بالسلامة في دول في المنطقة؛
- وضع وتنفيذ خطة استراتيجية للطيران في دولة واحدة؛
- تقديم الدعم لدول في التحضير لعمليات التدقيق التي يجريها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة، وتنفيذ خطط عمل تصويبية وتعزيز برامج مراقبة السلامة؛
- عقد اجتماعين إقليميين لفريق سلامة الطيران لاستعراض كل مشاريع التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران؛
- استمرار مساعدة الدول والمناطق الإدارية الخاصة مع تحسين إجراءات الطيران وإنشاء مكتب لبرامج إجراءات الطيران؛
- القيام بدراسات عن المطارات في أربع دول؛
- تقديم المساعدة لدولة واحدة في تعزيز قدرات رصد السلامة في مناطق المطارات، وفي خدمات الملاحة الجوية،
- إسداء النُصح لإحدى الدول بشأن إعادة ترخيص المشغلين الدوليين والمحليين، ومنظمات التدريب ومنظمات الصيانة؛
- وإعداد تقييم لمخاطر الحياة البرية لوضع برنامج لمراقبة الحياة البرية والمطار الرئيسي في دولة واحدة.

إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية

- تقييمات للهيكल التنظيمي في سبع دول؛
- شراء قطع غيار لمعدات الإنقاذ وإطفاء الحرائق ومستلزمات ملابس الحماية في ثلاث دول؛
- تقديم برنامج لصيانة الطائرات، والإشراف على تفتيش عدة طائرات وإجراء فحص عام لها في دولة واحدة؛
- إلحاق ما يزيد على ٤٠٠ شخص من العاملين في مشروعات وطنية بكوادر سلطة الطيران المدني في دولة واحدة؛
- عقد حلقة دراسية دولية حول نظم إدارة السلامة بمشاركة ١٦ دولة؛
- والمساعدة في تنفيذ نظام إدارة السلامة وبرامج سلامة الدولة في دولتين.

إقليم أوروبا والشرق الأوسط

- وضع معايير للسلامة، وإجراءات وبرامج سلامة على المدى الطويل في ١٩ دولة وتعزيز المهارات الفنية والإدارية للعاملين الوطنيين فيها؛
- تقوية وتحديث إدارة الطيران المدني في دولتين؛
- منح شهادة الامتثال للأحكام والمعايير الدولية لشركة طيران في دولة واحدة؛
- شراء قطع غيار لأجهزة إطفاء الحرائق ومستلزمات إضافية لملاص الحماية في دولتين؛
- وتنظيم دورة تدريبية حول تشكيلة واسعة من الموضوعات المتصلة بالسلامة لدى دول الخليج.

الأمن



الهدف الاستراتيجي B

تعزيز أمن الطيران المدني العالمي من خلال التدابير التالية:

تحديد ورصد الأشكال الحالية من الأخطار التي تهدد أمن الطيران المدني، وتحضير استجابة فعالة على الصعيد العالمي للتحديات الناشئة.

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

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

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

إعداد برامج للتدريب على أمن الطيران والتعلم الإلكتروني وتجديدها.

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

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

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

أمن الطيران

كان التركيز خلال عام ٢٠١٠ على الانتهاء من وضع استراتيجية جديدة شاملة لتعزيز أمن الطيران في جميع أرجاء العالم، والقيام بتدقيق لقدرات الدول الأعضاء على مراقبة أمن الطيران، وتقديم المساعدة للدول في معالجة جوانب النقص في مجال الأمن، بما في ذلك القيام بأنشطة لبناء القدرات. وتجدر الملاحظة بصورة خاصة إلى أن الدول الأعضاء اعتمدت بيان الجمعية العمومية الذي تعيد التأكيد فيه على التزامها بمواجهة التهديدات المتزايدة لأمن الطيران.

مواجهة التهديدات الجديدة والحالية لأمن الطيران

اعتمدت الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية للإيكاو بالإجماع الإعلان بشأن أمن الطيران. ويمثل البيان التزام الدول على أعلى المستويات بتعزيز أمن الطيران في شتى أنحاء العالم، وبصورة رئيسية عن طريق تعزيز التعاون الدولي. ويحدد البيان المجالات الرئيسية التي تستوجب اتخاذ إجراءات جريئة وجماعية.

كانت النتائج المتمخضة عن سلسلة المؤتمرات الإقليمية التي عُقدت على المستوى الوزاري، والتي شاركت فيها الإيكاو خلال النصف الأول من عام ٢٠١٠، وراء صياغة شكل إعلان الجمعية العمومية. وقد أولت الاجتماعات التي عقدت في أبو ظبي، وأوجا، والمكسيك، وطوكيو اهتماما خاصا لجمع وتبادل المعلومات، وتكنولوجيا أمن الطيران، والمعايير الدولية والمساعدة في مجال الأمن. وأصدر كل مؤتمر بيانا يؤكد فيه على الالتزام بمكافحة الإرهاب.

وأكدت الجمعية العمومية على أهمية تنفيذ استراتيجية الإيكاو الشاملة لأمن الطيران التي صادق عليها المجلس في شهر شباط/فبراير. وتسمح الاستراتيجية الجديدة المكونة من سبع نقاط تركيز رئيسية بتخصيص الموارد للأهداف الهامة بكفاءة أكبر، بما في ذلك الطلب لمواجهة التهديدات الجديدة والجارية. ويترتب على هذه الاستراتيجية مواصلة عمليات التدقيق الأمنية للدول الأعضاء مع التركيز بصورة أكبر على معالجة جوانب النقص في مجال الأمن من خلال تقديم المساعدة للدول. ويجري الاعتماد بصورة أكبر على المبادرات الخاصة ببناء القدرات التي تعالج الشواغل الأمنية على أساس دائم.

وخلال الاجتماع الحادي والعشرين الذي عُقد في شهر آذار/مارس، نظر فريق أمن الطيران في التهديدات وفي البيئة التي تحيق بها الأخطار وذلك على ضوء المحاولة التخريبية ضد الرحلة رقم ٢٥٣ لشركة Northwest بتاريخ ٢٥ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩. وجرى تحديث وتعزيز أحكام الملحق ١٧ لاتفاقية شيكاغو. وإذ خلص الفريق إلى أن القلق بشأن التهديد من المتفجرات السائلة مازال قائما، فقد أوصى بأن يضع فريق الدراسة التابع للأمانة العامة إرشادات حول تنفيذ تكنولوجيات التفتيش لكشف المواد الخطرة من السوائل والأيروسولات والهلاميات، وعُقد بعد ذلك اجتماع بهذا الشأن في جنيف في شهر تشرين الثاني/نوفمبر.

بالنسبة لأمن الشحن الجوي، عقد فريق الدراسات المعني بأمن سلسلة الإمدادات اجتماعا في شهر كانون الأول/ديسمبر - أي قبل مواعده المحدد - كنتيجة للمحاولتين التخريبيتين الفاشلتين ضد طائرتين لنقل البضائع في شهر تشرين الأول/أكتوبر. وفي أعقاب اكتشاف أجهزة التفجير المخبأة في شحنات البضائع في مطارات الإمارات العربية المتحدة والمملكة المتحدة، أصدرت الإيكاو نشرة معلومات توصي فيها الدول الأعضاء أن تقوم بتقييمات للأخطار الوطنية وبفحص إلزامي لبعض فئات البضائع، وخاصة للشحن المرسل من شاحنين غير معروفين. كما حثت الإيكاو البلدان أيضا على استخدام طرق فحص متعددة لتفتيش البضائع التي تتطوي على خطر أكبر بسبب محدودية الفرز.

وعُقدت حلقة عمل حول الجيل القادم من عمليات تفتيش الركاب والأمتعة اليدوية في جنيف في شهر تشرين الثاني/نوفمبر، وذلك بالتعاون مع اتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي للمطارات. واستعرض الاجتماع المبادرات الحالية والقادمة لوضع "نقطة تفتيش مستقبلية" تكفل تحسين تدفق الركاب وتحقيق الفعالية الأمنية أيضا. ودرس المؤتمر بصورة خاصة إمكانية إدراج عناصر معينة في عملية التفتيش، مثل استعمال البيانات الخاصة بالركاب لتحديد هوية الركاب الذين يشكلون خطرا كبيرا.

وعُقد في شهر تشرين الثاني/نوفمبر في مونتريال أول اجتماع مشترك للجنة الدولية الفنية للمتفجرات وفريق العمل المخصص للأخصائيين في الكشف عن المتفجرات. واستعرض الاجتماع التقدم المحرز في تجريب وتنفيذ ونشر تكنولوجيات متقدمة للكشف الأمني، بما في ذلك أجهزة المسح الضوئي للأجسام. وقُدِّمت في الاجتماع المشترك معلومات حول المبادرات الوطنية المختلفة في مجال أمن الشحن، ومن بين هذه المبادرات استخدام الكلاب وطرق كشف أخرى. وخلص خبراء المتفجرات إلى أن التكنولوجيا المختصة بنقصي الآثار مازالت تلعب دورا هاما في عمليات التفتيش في المطارات، وأشاروا إلى أن عدة دول مازالت تجري المزيد من البحوث للتحقق من متى وكيف يمكن استخدام هذه التكنولوجيا في البضائع المنقولة جوا.

وفي شهر كانون الثاني/يناير، أنشأت الأمانة العامة قاعدة بيانات على الإنترنت لأمن الطيران من أجل نشر المعلومات حول أعمال التدخل غير المشروع على نحو كفؤ وفعال، بدلا من توزيع هذه المعلومات عن طريق ملخص سنوي مطبوع. وحثت الدول على استعراض المحتوى بشكل منتظم وعلى تزويد الإيكاو بكل المعلومات ذات الصلة حول أي أعمال تدخل غير مشروع لإدراجها في قاعدة البيانات. وتيسر عملية البحث من خلال تقديم نتائج تفصيلية سنوية بدءا من عام ١٩٧٠، مع القيام بتحديث لاتجاهات المعلومات عن التدخل غير المشروع أوتوماتيكيا عند إدخال البيانات الجديدة.

التعديل ١٢ على الملحق ١٧ — الأمان

في شهر تشرين الثاني/نوفمبر، اعتمد المجلس التعديل ١٢ على الملحق ١٧ — الأمان، بناء على توصية لجنة التدخل غير المشروع وفريق أمن الطيران. وهذا التعديل يُحدِّث ويعزز أحكام أمن الطيران، وخاصة فيما يتعلق بالكشف الأمني على الموظفين، وقدرات المعدات الأمنية، والتهديدات في الجو والشحن الجوي. وتصبح الأحكام الجديدة والمنقحة نافذة المفعول في ٢٦ آذار/مارس لعام ٢٠١١، ويتوقع أن تدخل حيز التطبيق بتاريخ ١ تموز/يوليه ٢٠١١.

شبكة جهات الاتصال بشأن أمن الطيران

في أعقاب المحاولة التخريبية في ٢٥ كانون الأول/ديسمبر ٢٠٠٩، استخدمت الإيكاو شبكة مأمونة لجهات الاتصال بشأن أمن الطيران لنقل المعلومات والتوصيات إلى الدول المشاركة التي كان عددها ٩٩ دولة في ذلك الوقت. وشجعت البلدان على القيام بتقييم الأخطار وتنفيذ تدابير التفتيش في ضوء الحادث، كما دُكرت بالحاجة إلى التعاون في كافة الأمور المتعلقة بأمن الطيران. وأُتبعَت هذه الرسالة في ٦ كانون الثاني/يناير بنشرة إلكترونية تزود جميع الدول الأعضاء بهذه المعلومات.

وخلال العام، روجت الإيكاو لاستخدام شبكة جهات الاتصال كوسيلة فعالة للاتصال بين الدول الأعضاء بشأن التهديدات الوشيكة للطيران المدني. ودعت الدول غير المشاركة إلى الانضمام. وفي نهاية العام كان عدد الأعضاء في الشبكة قد وصل إلى ١٧٢ دولة.

وللتأكد من فعالية الشبكة، أجريت في شهر آب/أغسطس تجربة ناجحة للنظام في إقليم آسيا والهادئ، كما أجريت مع نهاية العام تجارب مشابهة في أغلب أقاليم الإيكاو الأخرى.

برنامج التسهيلات

عُقد في المقر الرئيسي للإيكاو في شهر أيار/مايو الاجتماع السادس لفريق خبراء التسهيلات، وأوصى الفريق بإدخال قاعدة قياسية جديدة على الملحق ٩ — التسهيلات، تازم كافة الدول بتطبيق الاشتراطات المعترف بها دولياً لنقل البيانات الخاصة بالمعلومات المسبقة عن الركاب. ووافق فريق خبراء التسهيلات على مجموعة جديدة من الإرشادات بشأن تبادل البيانات حول سجل أسماء الركاب، وهو ما سيساعد الدول في تنفيذ برامجها الوطنية المتصلة بهذا السجل. وتم الاتفاق أيضاً على البدء على نحو عاجل بالعمل على إعداد مواصفات لبرامج تبادل البيانات مسبقاً بالتنسيق مع منظمة الجمارك العالمية واتحاد النقل الجوي الدولي.

وحدث الإعلان بشأن أمن الطيران الدول الأعضاء على تشجيع زيادة استخدام آليات التعاون فيما بينها ومع صناعة الطيران المدني، لضمان الكشف عن التهديدات في وقت مبكر ونشر المعلومات عن التهديدات على سلطات الطيران المدني. وذكر من بين هذه الآليات آلية لجمع ونقل البيانات الخاصة بمعلومات الركاب المسبقة وسجل أسماء الركاب، مع التسليم بأهمية حماية خصوصية الركاب. وفي هذا الإطار قامت الإيكاو ومنظمة الجمارك العالمية والأليات المشتركة بنشر نسخة محدثة من الإرشادات بشأن المعلومات المسبقة عن الركاب. وتهدف إرشادات "أفضل الممارسات" إلى مساعدة الدول الساعية إلى تنفيذ البرامج الوطنية حول المعلومات المسبقة عن الركاب وإلى المساعدة في تحقيق المواعمة العالمية بين أنظمة المعلومات المسبقة عن الركاب.

وجرى في عام ٢٠١٠ أيضا نشر الإرشادات حول سجل أسماء الركاب (Doc 9933). وخلص الأمر هو أن هذه الإرشادات تضع تدابير موحدة لنقل بيانات سجل أسماء الركاب وتعطي الدول لاحقا مع هذه البيانات. كما تساعد هذه التدابير الدول على تصميم الشروط والإجراءات الخاصة بهذه البيانات.

وتم الانتهاء من استكمال الطبعة الأولى من دليل التسهيلات (Doc 9957) ويتوقع نشرها في عام ٢٠١١. ويشتمل الدليل على شروح تفصيلية للملحق ٩ للقواعد والتوصيات الدولية من المنظور التاريخي والحالي. وقد صمم الدليل بحيث يزيد التوعية بمسائل وتسهيلات النقل الجوي، وتحسين نتائج برامج الدول في التسهيلات، وزيادة المطابقة مع الملحق ٩. كما أن هذا الدليل يُعتبر بمثابة أداة تعليمية أو مرجعية بالنسبة للدول والمستخدمين الآخرين المهتمين في مجال إعداد وتقديم التدريب حول الجوانب العديدة التي يغطيها الملحق ٩ في ميادين الهجرة والصحة والجمارك والحجر.

برامج وثائق السفر المقروءة آليا

تمشيا مع مواصفات الإيكاو بتاريخ ١ نيسان/أبريل ٢٠١٠، وصل عدد الدول التي أصدرت جوازات سفر مقروءة آليا ١٨٠ دولة، يُضاف إليها خمس دول حققت الامتثال لذلك في نهاية العام.

واستمرت أمانة الإيكاو في العمل الوطيد مع الفريق العامل المعني بالتنفيذ وبناء القدرات التابع للفريق الاستشاري الفني المعني بوثائق السفر المقروءة آليا في تحديد الحاجة والمساعدة وفي أنشطة دعم بناء القدرات في مجال وثائق السفر المقروءة آليا. وكانت جهود الفريق العامل تتركز بصورة رئيسية على مساعدة الدول في تنفيذ نظم إصدار جوازات السفر المقروءة آليا أو جوازات السفر الإلكترونية. وإضافة إلى ذلك، جرى دعم جهود الدول في مواجهة جوانب الضعف الأمني المتصلة بتقديم إثباتات الهوية المطلوبة للحصول على وثائق سفر (مثل شهادات الولادة، وبطاقات الهوية الوطنية إلخ). كما قدمت المساعدة في الحصول على نظم جاهزة لاستقبال المهاجرين مزودة بألات لقراءة جوازات السفر.

تضمنت أنشطة بناء القدرات والأنشطة الترويجية التي جرت في عام ٢٠١٠ ما يلي:

- إجراء مشاورات فنية وعقد حلقة عمل في أوزبكستان حول إصدار جوازات السفر الإلكترونية بالاشتراك مع منظمة الأمن والتعاون في أوروبا؛
- عقد حلقة عمل في أوروغواي حول أمن وثائق السفر، بالاشتراك مع منظمة الدول الأمريكية واللجنة الأمريكية لمكافحة الإرهاب؛
- إجراء مشاورات فنية مع المنظمة الدولية للشرطة الجنائية (الإنتربول) حول تعزيز الأنشطة المشتركة في مجال أمن وثائق السفر؛

— عقد ورشة عمل للترويج لسجل المفاتيح العامة الخاص بالايكاو بالاشتراك مع منظمة الأمن والتعاون في أوروبا (OSCE) ومجلس سجل المفاتيح العامة للإيكاو، في فيينا لثلاث وخمسين دولة عضوا في منظمة OSCE.

— عقد ندوة إقليمية بشأن وثائق السفر المقروءة آليا والمقاييس البيومترية لدول إقليم أمريكا الجنوبية (أوروغواي).

— إيفاد بعثة تقييم بالاشتراك مع منظمة الأمن والتعاون في أوروبا والمنظمة الدولية للهجرة حول إصدار جواز السفر الإلكتروني، والنزاهة وإدارة الهوية؛

— وعقد ندوة إقليمية حول وثائق السفر المقروءة آليا والمقاييس البيومترية والمعايير الأمنية لدول أفريقيا والشرق الأوسط (موزامبيق).

وبالإضافة إلى زيادة التأكيد على أنشطة بناء القدرات في عام ٢٠١٠، بما في ذلك تكثيف الجهود لجمع التبرعات من المانحين من أجل مشاريع بناء القدرات، وضع برنامج وثائق السفر المقروءة آليا استراتيجية لمبادرة التدريب، وبدأ الفريق العامل للتنفيذ وبناء القدرات بإعداد وحدات تدريب بالتعاون الوثيق مع فرونتكس (Frontex)، وهي وكالة الاتحاد الأوروبي لمراقبة الحدود.

وحدث الإعلان بشأن أمن الطيران الدول الأعضاء على تعزيز أمن وثائق السفر والترويج لاستخدام دليل المفاتيح العامة للإيكاو مع استخدام المعلومات الإلكترونية، للتحقق من وثائق السفر. ودعا الإعلان الدول إلى الإبلاغ بانتظام عن جوازات السفر المفقودة أو المسروقة بواسطة قاعدة البيانات في الإنترنت لوثائق السفر المفقودة أو المسروقة، من أجل منع استخدامها في أعمال تدخل غير مشروع ضد الطيران المدني. كما جرى حث الدول على تبادل أفضل الممارسات والمعلومات المتصلة بأمن الوثائق وكشف الاحتيال.

وباعتماد قرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٠: بيان موحد لسياسات الإيكاو المستمرة في مجال النقل الجوي، دعت الجمعية العمومية للإيكاو الفريق العامل المعني بالتكنولوجيات الجديدة التابع للفريق الاستشاري الفني لوثائق السفر المقروءة آليا إلى توسيع برنامج عمله لكي يشمل على وضع إرشادات حول إثباتات الهوية المطلوبة في طلبات الحصول على جوازات السفر. وثمة نشاط رئيسي آخر دعا إليه القرار وهو القيام، في ضوء التقدم التكنولوجي، بتحديث مواصفات جوازات السفر المقروءة إلكترونيا والوثائق المقروءة آليا.

وفي عام ٢٠١٠، واصل الفريق العامل للتكنولوجيات الحديثة التابع للفريق الاستشاري الفني المعني بوثائق السفر المقروءة آليا مساعدة الأمانة العامة في تطوير المواصفات الواردة في وثائق السفر المقروءة آليا (Doc 9303)، ووضع مواصفات جديدة لوثائق السفر المقروءة آليا، وإصدار مواد إرشادية ذات صلة بذلك. وصدرت، في شكل إضافات، صيغ محدثة منتظمة للوثيقة (Doc 9303) (الإصدار الثامن، الذي أقره رسميا الفريق الاستشاري الفني في حزيران/يونيه الذي يُحدّث كل أجزاء تلك الوثيقة). ويمكن تنزيل الوثيقة Doc 9303 والإضافة الحالية من الموقع الشبكي للإيكاو الخاص بوثائق السفر المقروءة آليا (www.icao.int/mrtd).

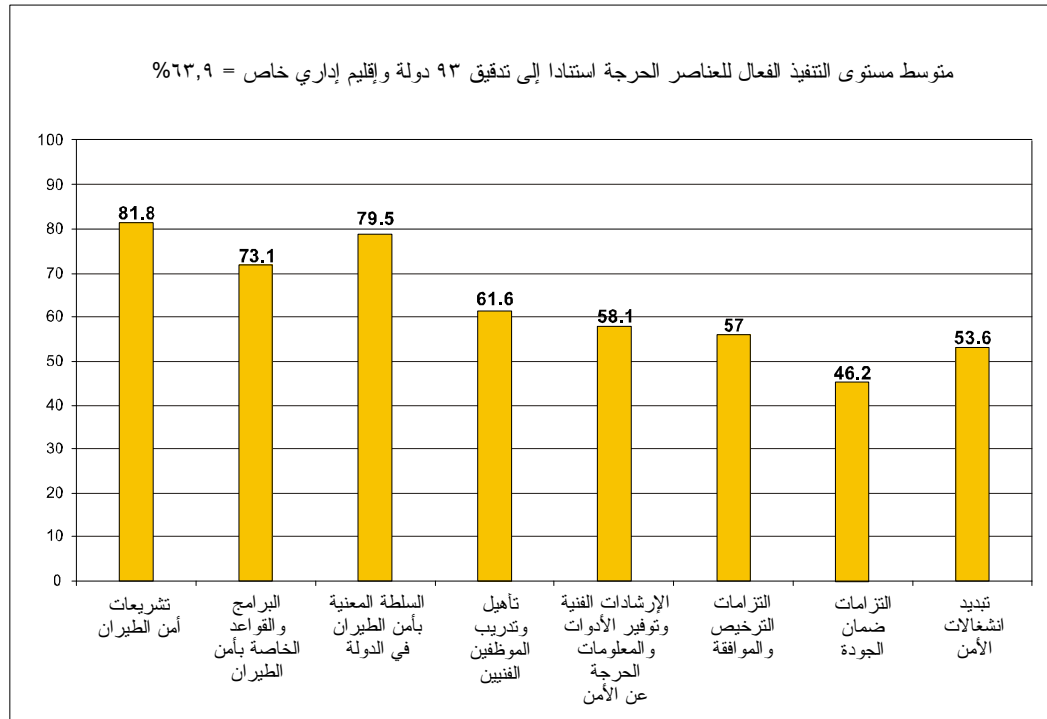
وعُقد في شهر تشرين الثاني/نوفمبر في مونتريال ملتقى وثائق السفر المقروءة آلياً بحضور ٥٧٤ مشاركاً من ٧٣ دولة عضواً و ١٠ منظمات دولية. وقدمت عروض من قبل الإنترنت وفرقة العمل الخاصة بالتنفيذ في مجال مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة وكبار ممثلي الدول ومختلف المنظمات الإقليمية والدولية. وأبرز الحدث دور برنامج وثائق السفر المقروءة آلياً في مكافحة الإرهاب والجريمة عبر الحدود.

ومنذ إنشاء دليل المفاتيح العامة للإيكاو في شهر آذار/مارس ٢٠٠٧، زاد عدد المشاركين فيه إلى ٢٣ عضواً، ويتوقع أن ينضم إليه مزيد من الأعضاء.

عمليات تدقيق أمن الطيران

أعربت الجمعية العمومية عن دعمها بالإجماع لاستمرار البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران باعتباره جزءاً هاماً من استراتيجية أمن الطيران الشاملة الجديدة التي اعتمدها الإيكاو. والبرنامج الذي أُطلق في عام ٢٠٠٢ يُركز حالياً على قدرة الدول الأعضاء على الإشراف على أنشطة أمن المطار الخاضعة لسلطتها القضائية.

وفي عام ٢٠١٠، استكملت فرقة تدقيق أمن الطيران التابعة للإيكاو ٣٩ عملية تدقيق شملت ٣٨ دولة وإقليماً إدارياً خاصاً حيث بلغ مجمل عدد عمليات التدقيق في نهاية السنة ٩٤ عملية من عمليات الدورة الثانية فضلاً عن تقييم لنظام تفقد أمن الطيران في المفوضية الأوروبية. ويُظهر الشكل ٢ نتائج عمليات التدقيق هذه على الصعيد العالمي ومدى علاقتها بتنفيذ العناصر الهامة للغاية لنظام مراقبة أمن الطيران.



الشكل ٢ - نتائج عمليات التدقيق العالمية - مستوى تنفيذ العناصر الحرجة لأحد نظم رصد الأمن

وجرت خلال العام دورتان للتدريب ومنح الشهادات للمدققين في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، كانت واحدة منها في إقليم آسيا والهادئ والثانية في إقليم أمريكا الجنوبية.

وفي شهر شباط/فبراير، صادق المجلس على تعريف لعبارة "قلق أمني بالغ"، وكذلك لكل الآليات ذات الصلة لمعالجة القلق الأمني البالغ في الوقت الصحيح. وتبعاً لذلك تمت موافقة الإيكاو على تعديل مذكرة التفاهم النموذجية بين الإيكاو والدول حول عمليات تدقيق أمن الطيران تعكس الآلية الجديدة.

مازالت الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية تقدم دعماً قيماً إلى الإيكاو عن طريق إعارة الخبراء لفترات طويلة للمشاركة في أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران. وفي عام ٢٠١٠، انتدب ثلاث خبراء إلى الإيكاو لفترات طويلة من فرنسا وسويسرا والولايات المتحدة. وبالإضافة إلى ذلك، قامت ٣٧ دولة عضواً ومنظمتان دوليتان بإعارة خبراء لفترات قصيرة للمشاركة كأعضاء في أفرقة عمليات التدقيق في البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران.

دعم التنفيذ والتطوير — برنامج الأمن

في ضوء قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٧: بيان موحد لسياسات الإيكاو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، تستمر الإيكاو بتنسيق وتسهيل المساعدة للدول التي هي بحاجة إلى تحسين مراقبة الأمن وأمن المطار لديها، كما تحدد ذلك في تقارير البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، وأيضاً توحيد التدريب في أمن الطيران. وتجري مثل هذه الأنشطة في إطار برنامج الأمن - دعم التنفيذ والتطوير.

وفضلاً عن أنشطة المساعدة، قام برنامج الأمن - دعم التنفيذ والتطوير بتشجيع التعاون العالمي وشارك في إنشاء منظمات لأمن الطيران. كما بذلت الجهود لدفع تبادل المعلومات الخاصة بالمساعدة الأمنية، وزيادة الشفافية فيما بين الدول وإقامة شراكات وتحالفات مع الأطراف ذات المصلحة بأمن الطيران.

وقدّمت المساعدة لفترة قصيرة إلى ١٢ دولة في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية في الملحق ١٧. وكان ذلك على شكل تقديم إرشادات في وضع وتنفيذ خطط العمل التصحيحية للدول، والتدريب في مجال فريق خبراء أمن الطيران وإكمال تدريبات إدارة الأزمة لفريق خبراء أمن الطيران.

وركزت المناقشات خلال المؤتمر الإقليمي حول أمن الطيران الذي عُقد في أبوجا في نيسان/أبريل على تقوية وتنفيذ برنامج عمل خريطة الطريق الأفريقية لأمن الطيران التي بدئ بوضعها عام ٢٠٠٧. وقدمت اللجنة الأفريقية للطيران المدني تحديثاً على خريطة الطريق حيث أصبحت تضم الآن برنامج عمل اللجنة الأفريقية للطيران المدني حول أمن الطيران، لفترتي الثلاث سنوات القادمتين. ويشتمل هذا البرنامج على وضع العديد من برامج أمن الطيران، بما في ذلك التركيز على تلبية الاحتياجات من التدريب والمعدات.

وفي شهر أيار/مايو عُقدت حلقة دراسة في بورت أوف سبين بهدف العمل على تشجيع التنمية المستدامة في أمن الطيران وتبادل الآراء حول التطورات في إقليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والكاريبي وإقليم أمريكا الجنوبية، بما في ذلك التعاون الأقليمي فيما بين الدول. وقُدِّمت نتائج حلقة الدراسة إلى المشاركين في اجتماع هذين الإقليمين وفريق التسهيلات حول أمن الطيران.

وفي شهر تشرين الأول/أكتوبر، وقَّعت الإيكاو مع حكومة كندا على ترتيب للمنح في إطار برنامج بناء القدرات في مجال مكافحة الإرهاب من أجل مواصلة المرحلة الثالثة من برنامج التدريب على التوعية بأمن الطيران بين الإيكاو وكندا.

ويساعد برنامج الشراكات الإقليمية للأمريكتين دول إقليم أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والكاريبي وإقليم أمريكا الجنوبية في تحسين نظم أمن الطيران وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية من الملحقين ٩ و١٧ طيلة فترة الثلاث سنوات ٢٠١١-٢٠١٣.

ما يزال التدريب لفريق أمن الطيران موضع تركيز كبير من جانب برنامج الأمن - دعم التنفيذ والتطوير. وتضمنت الأنشطة تطوير وتحديث مواد التدريب ورصد ودعم ٢٠ مركزاً للتدريب على أمن الطيران في جميع أرجاء العالم. وأضيف خلال عام ٢٠١٠ اثنان من هذه المراكز موجودان في تولوز وسيول إلى الشبكة، وسيشروعان في العمل في عام ٢٠١١.

وتم خلال عام ٢٠١٠ تحت رعاية الإيكاو إجراء ٢٩ دورة وحلقة عمل في إطار شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران؛ وكان من بينها دورة عن أمن الشحن، ودورة المفتشين الوطنيين، والبرنامج الوطني لمراقبة نوعية أمن الطيران، وبرنامج الترخيص للقائمين بالكشف الأمني، وبرنامج أمن المطار. وكان مجموع الذين شاركوا في الدورات وحلقات العمل ٥٣٠ أخصائياً في أمن الطيران.

وعرضت للبيع ٧ مجموعات مواد تدريبية تتعلق بأمن المطار: التدريب الأساسي، والشحن، وإدارة الأزمات، والتمارين، والمدربين، والمفتشين الوطنيين. وفي إطار برنامج التدريب على أمن الطيران جرى في عام ٢٠١٠ تحديث برنامج إدارة الأزمات وبرنامج التمارين. وبذا يُستكمل تحديث سلسلة برامج التدريب على أمن الطيران خلال فترة الثلاث سنوات ٢٠٠٨-٢٠١٠. وبالإضافة إلى ذلك، كانت هناك مواد تتعلق بخمسة موضوعات لحلقات عمل جاهزة للعرض من خلال شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران أو لتقديمها مباشرة إلى الدول. وتم في نهاية العام وضع اللمسات الأخيرة لحلقة عمل جديدة للمساعدة تحت اسم "تحليل التهديدات وإدارة الأخطار".

واستجابة لزيادة الطلب على التدريب على أمن الطيران، أُجريت ثلاث دورات للترخيص للمدربين في عام ٢٠١٠. وجرى الترخيص لـ ٣١ مدرباً من مختلف الأقاليم، وبذا ارتفع مجمل عدد المدربين المرخص لهم العمل في مراكز التدريب على أمن الطيران إلى ١٧٨ مدرباً يدربون بصورة أولية على أمن الطيران في جميع أنحاء شبكة التدريب.

وبما أن الإيكاو تهدف إلى رفع الروح المهنية في مجال اختصاص أمن الطيران، فهي تواصل دعم دورة الإدارة المهنية، وهي برنامج يعتمد في أغلبه على موقع على الإنترنت

ويستخدم نهجا مبتكرا قائما على أساس التدريب على الإنترنت تم تطويره بالتعاون مع مدرسة جون مولسون للأعمال التابعة لجامعة كونكورديا في مونتريال. وتزود دورة الإدارة المهنية العاملين في إدارة مراكز التدريب على أمن الطيران بمهارات إدارية جديدة وفهم أكبر لتطبيق اتفاقية شيكاغو والقواعد والتوصيات الدولية في الملحق ١٧، ودليل أمن الطيران الصادر عن الإيكاو، كما تشجع على التعاون داخل الأقاليم وفيما بينها. وبحلول شهر تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١٠، يكون مجمل عدد المشاركين الذين حصلوا على شهادة من دورة الإدارة المهنية ٣١٧ مشاركا من ٧٥ دولة، أي أن عدد المتخرجين زاد عما كان عليه في شهر تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٩ عندما كان عدد المتخرجين ٢٢٧ من ٥٩ دولة.

إعادة هيكلة الأمانة العامة

تم تجميع مختلف أنشطة أمن الطيران في الإيكاو في فرع أمن الطيران الذي أنشئ حديثا في إطار مكتب النقل الجوي وتحت سلطة رئيس فرع أمن المطار وهو منصب جديد. ويرمي هذا التجميع إلى زيادة التركيز على أمن الطيران، وتحسين تنسيق الأنشطة المتصلة بأمن الطيران وزيادة فعالية جهود المنظمة في تعزيز الأمن عالميا. ويتكون الفرع الجديد من ثلاثة أقسام تركز على وضع السياسات، وعمليات تدقيق الأمن وأنشطة المساعدات على التوالي.

مشاريع وأنشطة التعاون الفني

شهد عام ٢٠١٠، ٢١ مشروعا وطنيا ومشروعين وطنيين فاعلين للتعاون الفني. وساعدت هذه المشاريع إدارات الطيران المدني والمطارات الدولية في تحسين نظمها الأمنية. وقد اشتملت الإنجازات الرئيسية خلال الفترة على ما يلي:

إقليم آسيا والهادئ

— استمرار تقديم المساعدة إلى ٢٣ دولة، وإلى مناطق إدارية خاصة في مجال أمن الطيران عن طريق البرنامج الإقليمي التعاوني لأمن الطيران - آسيا والمحيط الهادئ.

إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية

— تقييم أمن المطارات في دولة واحدة؛
— وشراء أنظمة لأمن المطارات في ثلاث دول.

إقليم أوروبا والشرق الأوسط

— تقييم أمن المطار في دولتين؛
— وشراء معدات لأمن المطار في دولة واحدة

حماية البيئة



الهدف الاستراتيجي C

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

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

- الحد من عدد الأشخاص المعرضين لتأثير الضجيج 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

غدا من الواضح أن عام ٢٠١٠ كان عاما حاسما بالنسبة للإيكو فيما يتصل بزيادة التعاطي عالميا مع المسائل البيئية في الطيران الدولي، ولا سيما بتغيير المناخ.

اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران

عقدت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران اجتماعها الثامن وذلك لاتخاذ مزيد من التدابير الفنية الرامية إلى تخفيض أثر الطيران على البيئة والحد منه، ولوضع أولويات لفترة الثلاث سنوات القادمة. وجرى وضع القواعد القياسية والسياسات والمواد الإرشادية مع التركيز على التحسينات التكنولوجية، وإجراءات التشغيل، والإدارة الكفوءة للنقل الجوي، والتخطيط المناسب للمطارات والاستخدام الأراضي واستعمال الخيارات القائمة على أساس السوق.

أصدر الاجتماع الثامن للجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران ١٩ توصية تضمنت اقتراح تعديلات على الملحق ١٦ — حماية البيئة، المجلدان الأول والثاني. وكان للتغييرات المقترحة بخصوص الملحق ١٦، المجلد الأول، طبيعة تفصيلية وفنية ترمي إلى تحديث وتحسين إجراءات الترخيص، على حين أن التعديلات على المجلد الثاني تضمنت، من بين سلسلة واسعة من التحديثات الفنية، مقياسا جديدا لانبعاثات أكسيد النتروجين. وأدخل المقياس الجديد تحسينا على المقياس الحالي للمؤتمر الثامن لحماية البيئة من الطيران بنسبة تصل إلى ١٥ في المائة، على أن يدخل حيز التنفيذ في ١ كانون الثاني/يناير ٢٠١٤ وأن يبدأ موعد وقف الإنتاج في ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٢ بالنسبة لمحركات الطائرات التي لا تقي بالمعيار الحالي لأكسيد النتروجين الذي وضعته لجنة حماية البيئة في مجال الطيران خلال اجتماعها السادس.

وقام الاجتماع الثامن للجنة الإيكو المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران بتحديث لتقييمه للأثار الحالية والمستقبلية الناجمة عن ضجيج الطائرات وللانبعاثات الصادرة عن محركات الطائرات وللعلاقة المتداخلة بين الضجيج والانبعاثات التي تؤثر على نوعية الهواء المحلي والانبعاثات التي تؤثر على المناخ العالمي، وذلك استنادا إلى تقييمات تستخدم تنبؤات غير مقيدة لم تتطرق إلى استخدام وقود بديل. وبصورة مطلقة، يُتوقع أن تحدث زيادة في إجمالي عدد السكان في العالم الذين يتعرضون لضجيج الطائرات، وكذا في مجمل كمية الانبعاثات الصادرة عن الطائرات في العالم والتي تؤثر على نوعية الهواء المحلي وعلى المناخ العالمي. ويتوقع مع ذلك أن يزداد ضجيج الطائرات وآثار الانبعاثات بمعدل يقل عن الطلب على السفر الجوي، كما يُتوقع أن يطرأ تحسين على الكفاءة على أساس كل رحلة بعينها.

وعُقد في تولوز في تشرين الثاني/نوفمبر الاجتماع الأول للفريق التوجيهي، وكان من بين الموضوعات الرئيسية في الاجتماع استعراض التقدم المحرز في وضع مقياس لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون وتقرير جديد حول نتائج الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية والمهام الممكنة الناجمة عن ذلك. وبالإضافة إلى هذا زُودت أفرقة العمل الفنية بإرشادات حول

المهام الجاري تنفيذها. والتحدي الرئيسي الذي يواجه المؤتمر التاسع للجنة حماية البيئة في مجال الطيران هو تحقيق تقدم في العديد من المهام ذات الأولوية العالية، بما في ذلك، وضع مقياس لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وشروط الترخيص بشأن الجسيمات الدقيقة، واستكمال الدراسات حول الحاجة إلى مقاييس أكثر صرامة بخصوص الضجيج.

ملتقى البيئة

عقدت الإيكاو في شهر أيار/مايو الملتقى الثالث لاستعراض آخر التقييمات حول الانبعاثات الناجمة عن الطيران وتسليط الأضواء على الحلول الممكنة لآثار الانبعاثات على البيئة قبل انعقاد الجمعية العمومية. وفي اليوم الأول أعطي المشاركون مواد تعليمية لتعريفهم بالمفردات والمفاهيم المستخدمة في وصف انبعاثات غازات الدفيئة في الطيران وقياسها وتنظيمها وإدارتها. وركز الملتقى على التطورات الرئيسية الصادرة عن اجتماع الإيكاو رفيع المستوى حول الطيران المدني وتغير المناخ الذي عُقد في عام ٢٠٠٩، ومؤتمر الإيكاو المعني بالطيران وبأنواع الوقود البديلة (الذي عُقد في أواخر عام ٢٠٠٩)، ومؤتمر الأمم المتحدة لعام ٢٠٠٩ المعني بتنوع المناخ (مؤتمر قمة كوبنهاجن)، وعن مؤتمر الأطراف الخامس لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والمؤتمر الثامن للجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران. واجتذبت الحدث مشاركين من جميع المناطق، كان من بينهم ممثلون عن الدول الأعضاء، والمنظمات الدولية، وصناعة الطيران، ومؤسسات الأكاديميا/البحوث.

التعديلات على الملحق ١٦، المجلدان الأول والثاني

أُرسلت في شهر حزيران/يونيه كتب المنظمة بشأن التنقيحات المقترحة على الملحق ١٦ - حماية البيئة، المجلدان الأول والثاني، بعد أن قامت لجنة الملاحة الجوية بمراجعة مشروع التعديل. وفي شهر تشرين الثاني/نوفمبر استعرضت لجنة الملاحة الجوية تعليقات الدول حول التغييرات المقترحة. ويتوقع أن تدخل القواعد والتوصيات الدولية الجديدة حيز التطبيق في شهر تشرين الثاني/نوفمبر شريطة أن يوافق عليها المجلس أولاً.

الجمعية العمومية للإيكاو

برزت موضوعات البيئة بوضوح على جدول أعمال الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية. واستعرضت الدول الأعضاء العمل الذي قامت به الإيكاو بشأن ضجيج الطائرات ونوعية الهواء المحلي وصادقت عليه. كما اعتمدت قراراً حول جوانب حماية البيئة في مجال الطيران، وهو القرار ٣٧-٣٨: بيان موحد لسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - أحكام عامة، الضجيج، ونوعية الهواء المحلي.

ونظراً لاختلاف الآراء حول موضوع الطيران الدولي وتغير المناخ، أنشئ فريق غير رسمي ذو تمثيل جغرافي مناسب من أجل صياغة قرار يتصل بهذا الموضوع. وأجرى المشاركون مناقشات مضمونية سادتها روح التعاون، من أجل التوفيق بين وجهات النظر الأكثر تباعداً، الأمر الذي سمح للجمعية العمومية اعتماد القرار ٣٧-٣٩: بيان موحد لسياسات وممارسات الإيكاو المستمرة في مجال حماية البيئة - تغير المناخ.

وطلبت الجمعية العمومية إلى المجلس أن يحاول معالجة القضايا المتعلقة التي كان أبرزها القرار ٣٧-١٩، ومن بينها التحفظات التي أبدتها بعض الدول حول تنفيذ الهدف العالمي المنشود على المدى المتوسط والتدابير القائمة على أساس السوق، بما في ذلك الحكم الخاص بالحد الأدنى. كما طلبت الجمعية العمومية إلى المجلس أن يساعد الدول على وضع خطط عمل حول البيئة، وحثته على الترويج لتحقيق تقدم بشأن تطوير أنواع بديلة من الوقود.

وعكس القرار ٣٧-١٩ تصميم كل الدول الأعضاء في الإيكاو على الاستمرار في الإسهام في الجهود العالمية لمواجهة تغير المناخ.

تقرير الإيكاو عن البيئة

نشرت الإيكاو في شهر أيلول/سبتمبر تقريرها الثاني عن البيئة، مع التركيز على الطيران وتغير المناخ. وتقدم هذه الوثيقة المرجعية سردا شاملا عن عمل اللجنة المهنية بحماية البيئة في مجال الطيران، مع تلميح للتطورات الرئيسية الناشئة عن الاجتماع الثامن للجنة. ويمكن أن تُستخدم هذه الوثيقة للتعريف بأعمال خبراء اللجنة وصناعة الطيران والأساط الأكاديمية ونشرها. وقد تطرق آخر تقرير للجنة إلى مواضيع جديدة وعرض مدى إسهام الطيران في تغير المناخ والتحسينات في تكنولوجيا الطائرات، والتدابير التشغيلية، والأدوات الاقتصادية، وإيجاد أنواع الوقود البديلة وكذا التعاون مع هيئات الأمم المتحدة.

وجرى تحديث آخر للتقرير البيئي لعام ٢٠١٠، بحيث أصبح يتضمن حصيلة أعمال الجمعية العمومية وهو موجود على موقع الإنترنت التابع للإيكاو.

التعاون مع الهيئات الأخرى التابعة للأمم المتحدة

ينطوي عمل الإيكاو في ميدان حماية البيئة، ولا سيما الأنشطة حول تغير المناخ، على تعاون مع عدد من هيئات الأمم المتحدة الأخرى، وبصورة خاصة مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وأفرقة العمل التابعة لها. وخلال العام، شاركت الإيكاو في اجتماعات فريق العمل المخصص حول التزامات أكبر للأطراف في الملحق، وفقا لبروتوكول كيوتو، وفريق العمل المخصص المعني بإجراءات التعاون الطويلة الأجل وفقا لبروتوكول كيوتو، والهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية.

وشاركت الإيكاو أيضا في مؤتمر تغير المناخ الذي عُقد في تشرين الثاني/نوفمبر - كانون الأول/ديسمبر في كانكون، والذي اشتمل على عدد من الاجتماعات الأخرى، ولا سيما مؤتمر الأطراف السادس عشر في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، والدورة الثالثة والثلاثين للهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية، والدورة الخامسة عشرة للفريق العامل حول التزامات أكبر للأطراف في الملحق، وفقا لبروتوكول كيوتو، والدورة الثالثة عشرة للفريق العامل المخصص المعني بإجراءات التعاون الطويلة الأجل وفقا لاتفاقية. وقدمت الإيكاو تقريرا، كما تقدمت ببيان إلى الهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية، توضح فيه إنجازات الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية.

وأثناء مؤتمر كانكون، قامت الإيكاو والمنظمة الدولية للأرصاد الجوية بالتوعية بالمبادرات البيئية المتصلة بالنقل، موضوع "الانبعاثات من النقل الدولي: حلول عالمية للصناعات العالمية". وركزت مشاركة الإيكاو على إنجازات الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية.

وحضر أيضا ممثلون عن الإيكاو في اجتماعات فريق الأمم المتحدة لإدارة البيئة، والاجتماعات التنسيقية لمؤتمر الأطراف السادس عشر التي عقدها فريق العمل لتغيير المناخ التابع للجنة الأمم المتحدة الرفيعة المستوى للبرامج، كما حضروا اجتماعات فريق الخبراء التابع للمنظمة الدولية للنقل البحري حول تدابير النقل البحري القائمة على أساس السوق.

حاسب الإيكاو لانبعاثات الكربون

قامت الإيكاو، بمقتضى اتفاق موقع مع فريق أماديوس (Amadeus)، وهو هيئة عالمية لتوريد خدمات تكنولوجيا المعلومات للسفر ولصناعة السياحة، بتزويد أماديوس بالبيانات الصادرة عن حاسب انبعاثات الكربون. ويمكن لقاعدة زبائن أماديوس في العالم أجمع أن تقوم، عن طريق استخدام هذه الخدمة، بتقدير آثار الكربون المتصلة بالسفر الجوي.

واصلت الإيكاو تحسين عمل الحاسب الموجود على موقع الإنترنت منذ عام ٢٠٠٨، عن طريق تحديث منهجية للعمل لتطبيق أفضل ممارسات الصناعة المتوفرة، لكي تأخذ في الحسبان عوامل مثل طراز الطائرات وطريقها والحمولة. وصدرت في شهر آب/أغسطس نسخة مُحسنة رقم ٣ من المنهجية وهي موجودة على موقع الإيكاو.

جرد الإيكاو للكربون ومبادرة الحياد المناخي

كجزء من مبادرة الأمم المتحدة لتحقيق الحياد المناخي في كل منظومة الأمم المتحدة، قامت الإيكاو خلال عام ٢٠١٠ بتحديث جردة الكربون لديها، وحدّثت بصمة الكربون وقامت باحتساب البصمة الكربونية للأمانة العامة لعام ٢٠٠٩، وذلك باستخدام حاسب انبعاثات غازات الدفيئة لبرنامج الأمم المتحدة للبيئة واستخدام حاسب الإيكاو لانبعاثات الكربون أيضا. وجرى حساب مجمل بصمة الإيكاو الكربونية السنوية التي وصلت إلى حوالي ٥ ٠٠٠ طن متري من ثاني أكسيد الكربون حيث ساهم السفر جوا (٤٥٪) من جانب الموظفين واستهلاك الكهرباء (٣٦٪) بالجزء الأكبر من هذه الانبعاثات.

واقترح فريق عمل تابع للأمم المتحدة كان يركز على تحقيق الحياد الكربوني أن تقوم جميع وكالات الأمم المتحدة بإعداد خطة علنية لخفض الانبعاثات لفترة ٢٠١١-٢٠١٣. وإضافة إلى ذلك، أصدرت وحدة التفتيش المشتركة التابعة للأمم المتحدة تقريرا - المنظور البيئي للمنظمات التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، توصي فيه بأن تعتمد وكالات الأمم المتحدة ممارسات في الإدارة تكون نموذجا لنظام يتبع في إدارة البيئة. وقُدِّمت توصيات محددة إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة وإلى الأمين العام للأمم المتحدة حول الإبلاغ عن التقدم المحرز بشأن مبادرة الحياد المناخي.

أنشطة التواصل وتوعية الجمهور

طُرحت مواد ترويجية لإبراز إنجازات الإيكاو في مجال الطيران والبيئة، كما طُرحت قرارات الجمعية العمومية للإيكاو حول حماية البيئة. وتم وضع شريط فيديو جديد وياقظات ونشرة معلومات على موقع الإيكاو لعرض إنجازات الإيكاو في مؤتمر الأطراف السادس عشر (مؤتمر كانكون) في شهر كانون الأول/ديسمبر.

وجرى تنقيح وتحسين الموقع الشبكي البيئي بصورة كبيرة. وكان من بين الموضوعات المطروحة الإطار العالمي حول أشكال الوقود البديلة، والتكيف، والتمويل، ونوعية الهواء المحلي، والتدابير على أساس السوق، والنمذجة، وقواعد البيانات، وضجيج الطائرات، والتدابير التشغيلية، وبرنامج العمل الذي اعتمده الاجتماع الرفيع المستوى حول الطيران الدولي وتغير المناخ، ونتائج الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية ومبادرة الأمم المتحدة للحياد المناخي.

إعادة هيكلة الأمانة العامة

كانعكاس للأهمية المتنامية للمسائل البيئية، أنشئ في شهر كانون الثاني/يناير فرع البيئة داخل إدارة النقل الجوي في إطار المنصب الجديد لرئيس فرع البيئة. وتسمح إعادة هيكلة الأمانة العامة للإيكاو بتخصيص الموارد بكفاءة أكبر للأنشطة التي تهتم بتغير المناخ والمسائل البيئية الأخرى مثل الضجيج في المطارات ونوعية الهواء المحلي.

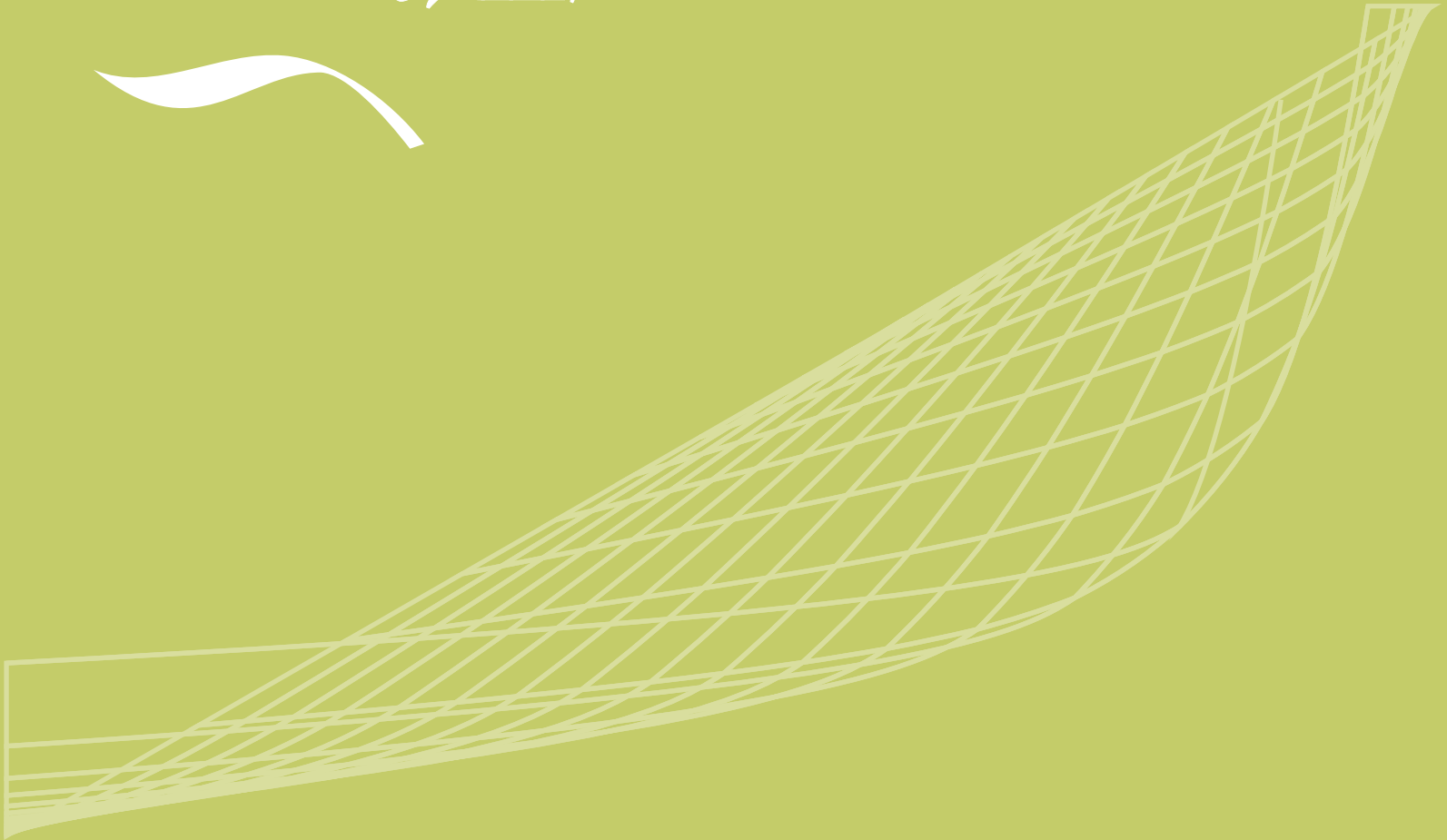
الدعم الطوعي لعمل الإيكاو في مجال البيئة

واصلت كل من فرنسا وإيطاليا دعمهما لعمل الإيكاو في مجال البيئة من خلال إعارة موظفين مُنتسبين في مجال البيئة وأحد صغار الموظفين الفنيين على التوالي. كما استنقذ برنامج البيئة أيضا من إعارة ثلاثة متدربين من رومانيا والإمارات العربية المتحدة والمنظمة الدولية للمرأة في مجال الطيران (منح تدريب في الإيكاو).

مشاريع وأنشطة التعاون الفني

شهد عام ٢٠١٠، ١١ مشروعا وطنيا فعليا للتعاون الفني تتصل بحماية البيئة. واشتملت الإنجازات الرئيسية خلال تلك الفترة على تنظيم حلقة دراسية دولية عن حماية البيئة والهيكل الأساسية للمطارات والطيران، بمشاركة ١٧ دولة من إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية.

الكفاءة



الهدف الاستراتيجي D

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

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

دراسة الاتجاهات وتنسيق عمليات التخطيط وإعداد الإرشادات للدول بما يسمح بتحقيق التنمية المستدامة 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

تحتاج عمليات الطيران لأن تكون على أكبر قدر من الكفاءة الممكنة لكي تتمكن من مواكبة نمو الصناعة وتهتم بالانشغالات البيئية. وفي عام ٢٠١٠ أسهمت بعض التطورات في كفاءة النقل الجوي وذلك من خلال زيادة في حركة النقل أو تخفيض تكاليف التشغيل أو خفض استهلاك الوقود وما يتبعه من انبعاثات.

خطة الملاحة الجوية العالمية

بدأت الإيكاو في مراجعة خطة الملاحة الجوية العالمية، وهي وثيقة استراتيجية تركز بشكل فعال على تطبيق نظام عالمي لإدارة نقل الجوي. والوثيقة المعززة سوف توضح خطوة خطوة مجموعة من التحسينات التشغيلية المتسقة عالميا التي سيجري تنسيقها مع الدول من خلال سلسلة من الأحداث يجري التخطيط لتنفيذها لعامي ٢٠١١ و٢٠١٢، مع الإقرار في نفس الوقت بأن وتيرة التطور والتنفيذ داخل الدول والأقاليم المختلفة ستكون متباينة.

سوف يترتب على خطة الملاحة الجوية المنقحة، من خلال طرح خرائط طريق داعمة للمفهوم التشغيلي لخطة الملاحة الجوية العالمية، نشوء نوع من الثقة في قرارات الاستثمار المتصلة بالبنى التحتية والأجهزة والموافقة على اللوائح التنظيمية التي تطلبها الدول، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، والمطارات، ومشغلي الطائرات. وسوف تحدد خطة الملاحة الجوية العالمية التجارب التشغيلية العالمية التي يمكن استخدامها للتحقق من صحة التحسينات التشغيلية. وستسهم مثل هذه التجارب في تحسين وضع الإجراءات كما ستساعد الدول المشاركة في تلبية طلباتها لتحقيق زيادة في حركة النقل.

تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء

ركزت أنشطة الملاحة القائمة على الأداء بصورة رئيسية على التنفيذ، وقامت الإيكاو بأول سلسلة من زيارات الفرق "Go-Team" إلى الدول التي كانت تطلب المساعدة في هذا المجال. وبالإضافة إلى ذلك، عُقدت حلقات عمل لتصميم المجال الجوي للملاحة القائمة على الأداء في أربعة أقاليم مختلفة. وجررت التحضيرات لعقد دورة تشغيلية للإيكاو للموافقة على الملاحة القائمة على الأداء.

نشرت الإيكاو دليلا جديدا عن عمليات الهبوط المستمر. كما عقدت أيضا حلقتا عمل لهما صلة بدليل عمليات الهبوط المستمر (Doc 9931). ويمكن لعمليات الهبوط المستمر المدعومة من الملاحة القائمة على الأداء أن تقلل من استهلاك الوقود على نحو كبير، ويمكنها بالتالي أن تكون عاملا هاما في خفض انبعاثات الطائرات.

ومن أجل تدعيم زيادة استخدام التكنولوجيا القائمة على السوائل أُدخل تعديل على إحدى المواصفات اللازمة للملاحة على أساس نهج الأداء الملاحي بحيث تشمل معدات تقوية الإشارات بالأقمار الصناعية. وأُبلغت الدول بهذا التعديل في كتاب للمنظمة.

وفي عام ٢٠١٠، بدأ برنامج إجراءات الطيران لإقليم آسيا والهادئ يعمل على نحو كامل. وفي إطار هذا البرنامج عُقدت دورات لتصميم الإجراءات الخاصة بالملاحة القائمة على الأداء. وشرعت الدول بتنفيذ عدة مشاريع.

نُظم الملاحة

تضمن التعديل ٨٥ للملحق ١٠ - الاتصالات السلكية واللاسلكية في الطيران الذي بدأ انطباقه في ١٥ تشرين الثاني/نوفمبر لعام ٢٠١٠، أحكاماً جديدة تمكن من إتمام عمليات الاقتراب والهبوط باستخدام الفئة الأولى من النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية على مساحات واسعة وبدون معينات أرضية إضافية راديوية.

وتترتب على تنفيذ التعديل منافع كبيرة في مجالي السلامة والكفاءة. وستكون التحسينات واضحة الأثر، سواء على المدى القصير بالنسبة لبعض الأقاليم التي تخدمها نُظم تقوية الإشارات بالأقمار الصناعية، أو على المدى الأطول، على أساس عالمي، عندما تتوافر مجموعات إضافية من السوائل. ويجري التخطيط لإجراء تعديل آخر على الملحق ١٠، وذلك لعكس الخبرة الأولية التي جرى اكتسابها بالإضافة إلى التنفيذ الجاري لنظام تقوية الإشارات بالأقمار الصناعية التابع للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية.

مراقبة الحركة الجوية

أدخلت على التعديل ٨٥ للملحق ١٠ - الاتصالات السلكية واللاسلكية في الطيران، أحكام جديدة لتشغيل النظم المتعددة الجوانب، وهي تشكل حلاً بديلاً موفراً للتكلفة. وتساعد المجموعة الأولية من الأحكام في التمكين من تحقيق تطور متناسق لتطبيقات استطلاع الحركة الجوية استناداً إلى أجهزة تحديد موقع الطائرة والإبلاغ عنه (الاستقبال). كما تضمن التعديل في القواعد والتوصيات الدولية تعزيزاً للمسوغات التي تستند إليها القواعد القياسية والتوصيات الدولية الخاصة بنظم الطائرة لتفادي الاصطدام.

وعدما لنظم الاستطلاع الجديدة، تم الانتهاء من وضع دليل الاستطلاع الجوي (Doc 9924)، ويُتوقع أن يُنشر الدليل في عام ٢٠١١.

الحدود الدنيا للفصل

في جهد متواصل لتزويد مراقبي الحركة الجوية ومصممي المجال الجوي بمسافات فصل دنيا خاصة بالملاحة القائمة على الأداء، أُدرجت في شهر تشرين الثاني/نوفمبر معايير جديدة للفصل في إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة النقل الجوي (Doc 4444). وعلى وجه التحديد، أدخلت الإيكو مسافات فصل دنيا بين الطائرات التي اعتمدت للأداء الملاحي المطلوب سواء أثناء التحليق في الجو أو بعد وصولها إلى وجهتها.

معلومات عن الرحلات وتدفق الحركة الجوية من أجل بيئة تعاونية

طورت الإيكو مفهوماً لإدارة الحركة الجوية يصف كيفية إدماج المعلومات الآتية من الطائرة في نظام معلومات أرضي لتسيير العمليات التي تقوم على المسارات. ويعتبر هذا المفهوم

الذي سمي معلومات عن الرحلات وتدفق الحركة الجوية من أجل بيئة تعاونية ضروريا لتنفيذ نظام الحركة الجوية العالمي والدقيق والقابل للتشغيل المتبادل الذي يسعى إلى تحقيقه المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية، وبذا تتحقق توقعات مجتمع الطيران للأداء في مجالات رئيسية مثل السلامة وقابلية التنبؤ. وسوف تطلب الإيكاو من أصحاب المصلحة المعنيين أن يعلقوا على هذا المفهوم في عام ٢٠١١.

التغييرات على خطة الطيران للإيكاو

ابتداء من عام ٢٠١٠، كانت جميع مناطق الإيكاو تتبع خطة مشتركة لتنفيذ التغييرات على خطة الطيران. ومازالت قاعدة البيانات المخصصة والمعروفة باسم نظام متابعة تنفيذ خطة الطيران هي المستخدمة في تحري المواعيد المستهدفة. وبالإضافة إلى جمع المعلومات حول التقدم المحرز في تنفيذ خطة الطيران من قبل الدول الأعضاء، فإن هذا النظام يُشكل مجالا للمستندات ولإجراء المناقشات ذات الصلة.

وتتأتى الكفاءة المتوقعة من خصائص الرحلات في المقام الأول. وبعد تنفيذ التغييرات على خطة الطيران، يمكن الإبلاغ عن القدرات المعززة للطائرة في مرحلة التخطيط للرحلة إلى نظم إدارة الحركة الجوية. وهذا ما سيسهل تحديد خصائص الرحلة وبيسر إدارة المجال الجوي.

التعاون المدني/العسكري

اعتمدت الجمعية العمومية قرارا معدلا يهتم جزئيا بالتنسيق بين أنشطة حركة الطيران الجوية المدنية والعسكرية. وقد أكد القرار ٣٧-١٥، البيان الموحد بسياسات الإيكاو المستمرة وممارساتها التي تخص الملاحة الجوية تحديدا، المرفق س، على التزام الدول الأعضاء بتعزيز التعاون بين السلطات المدنية والعسكرية بهدف استخدام المجال الجوي بكفاءة أفضل.

وبالنسبة للمواد الإرشادية، أصدرت الإيكاو تعميما بعنوان التعاون المدني/العسكري في إدارة الحركة الجوية (Cir 330). كما شرعت الأمانة بوضع خطط لسلسلة من حلقات العمل الإقليمية للتوعية بالمسائل المدنية والعسكرية. وستعقد خلال فترة ٢٠١١ و ٢٠١٣ خمس حلقات عمل بدعم من شركاء مدنيين وعسكريين.

دليل الوكالات الإقليمية لرصد الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي

من أجل تحسين التنسيق بين الوكالات الإقليمية لرصد العمليات في المجال الجوي التي تستخدم الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي، أكملت الإيكاو وضع دليل عن كيفية قيام مثل هذه الوكالات بجمع وتحليل وتبادل بيانات الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي فيما بينها ومع سلطات الطيران المدني. ثم إن دليل إجراءات وممارسات التشغيل لوكالات الرصد الإقليمية بالنسبة لاستخدام مسافة فصل دنيا عمودية بـ ٣٠٠ متر (ألف قدم) فيما بين مستوى الطيران ٢٩٠ و ٤١٠ (مشمولا) (Doc 9937)، يوضح واجبات ومسؤوليات الوكالات الإقليمية بشأن عمليات الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي.

الأرصاء الجوية لأغراض الطيران

على اثر انفجار بركان أيجافجالاجوكول (Eyjafjallajökull)، في آيسلندا في شهر نيسان/أبريل ٢٠١٠ والتوقف غير المسبوق للحركة الجوية الذي نجم عن انتشار الغيوم الكثيفة من الرماد البركاني في إقليم أوروبا وإقليم شمال الأطلسي، قامت الإيكاو باستعراض وتحديث خطط الطوارئ الخاصة بالرماد البركاني للأقاليم المتضررة. كما أنشأت الإيكاو أيضا فرقة عمل دولية للرماد البركاني من أجل وضع إطار عالمي لإدارة أخطار السلامة يجعل من الممكن تحديد مستويات التشغيل الآمن في المجال الجوي الملوث بالرماد البركاني. وتناقش فرقة العمل الخاصة مسائل متعددة الاختصاصات تشمل إدارة الحركة الجوية، وصلاحية الهواء، والأحوال الجوية المتصلة بالطيران، وعلوم الفضاء الخارجي.

الانتقال إلى إدارة معلومات الطيران

ساعد عدد من الإنجازات في تحقيق الأهداف المبينة في خريطة طريق الإيكاو للانتقال من خدمات معلومات الطيران إلى إدارة معلومات الطيران التي تعتمد على البيانات الرقمية. وتشمل تلك الإنجازات اعتماد قواعد وتوصيات دولية جديدة لها علاقة باستعمال برمجة مؤتمتة تمكّن من تبادل البيانات الرقمية، ونظم معلومات مؤتمتة قبل البدء بالرحلة الجوية، ومنشورات إلكترونية عن المعلومات الجوية، ونظم إدارة جيدة، وبيانات الكترونية عن التضاريس والعقبات، والاستخدام التشغيلي لشبكة الإنترنت. ويشكل التحول إلى تطبيق هذه الأحكام بداية المرحلة ٢ من عملية الانتقال، حيث يكون التركيز الرئيسي على عمليات تعتمد على البيانات في إعداد المنتجات الحالية لإدارة معلومات الطيران.

التتمية المستدامة

في ضوء أثر الطيران على تغير المناخ، وفي جهد لتوجيه الدول على نحو أفضل في تنفيذ المشاريع ذات الصلة بالبيئة، بدأت الإيكاو بتطوير أداة لقياس منافع التحسينات التشغيلية ولدعم اتخاذ القرار. وسوف تساعد هذه الأداة المقبلة الدول على التحقق من المنافع من حيث وفورات الوقود الناتجة عن أي تحسينات تشغيلية مبرمجة أو جديدة.

التفاوض بشأن الخدمات الجوية

عقدت الإيكاو في مونتيجويباي، جامايكا، المؤتمر الثالث للتفاوض بشأن الخدمات الجوية (٢٠١٠) بمشاركة ١٩٥ مندوبا من ٣٩ دولة وإقليما، كما حضر المؤتمر ممثلون عن منطمتين إقليميتين. وخلال أيام المؤتمر الأربعة، عُقد أكثر من ٢٠٠ اجتماع ثنائي رسمي وغير رسمي توصلت إلى ما ينوف عن ٦٠ اتفاقا وترتيبا، بما فيها اتفاقات "الأجواء المفتوحة".

لأول مرة نظمت الإيكاو حلقة عمل حول المهارات التفاوضية اجتذبت ما يزيد على ٥٠ مشاركا.

اقتصاديات المطارات، وخدمات الملاحة الجوية والتنبؤ

عقدت الإيكاو ملتقى حول تمويل هياكل خدمات الملاحة الجوية وخدمات المطارات في تشرين الثاني/نوفمبر - كانون الأول/ديسمبر في مابوتو، الموزامبيق، بدعم من اللجنة الأفريقية الطيران المدني. وقد نظر الملتقى في الحاجة إلى تحسين التعاون الدولي في مجال خدمات الملاحة الجوية، ودعا الدول إلى أن تستخدم، على نحو أفضل، إرشادات وآليات الإيكاو الحالية من تمويل الهياكل الأساسية. وركزت المناقشات على مختلف آليات التمويل، وشجعت الإيكاو الدول على تنفيذ سياسات الإيكاو في مجال النقل الجوي، ولا سيما تلك السياسات المتعلقة بالتكاليف ورسوم المنتفعين، بحيث يمكن مساعدة المطارات وخدمات الملاحة الجوية في الحصول على أموال كافية لتطوير الهياكل الأساسية.

وعُقدت في كينغستون، جامايكا، وفي مكتب الإيكاو لإقليم آسيا والهادئ في بانكوك، اجتماعات لوضع تنبؤات عن النقل، وركزت على حجم عدد الركاب وتحركات الطائرات في هذين الإقليمين. كما عُقدت أيضا في مكتب الإيكاو للشرق الأوسط في القاهرة حلقة عمل إقليمية حول تنبؤات حركة النقل والتخطيط الاقتصادي. وقدمت إلى دول الإقليم الخبرات العملية في تطبيق طرق التنبؤ وفي تقييم مسائل التخطيط.

وفي مجال التدريب، عُقدت ثلاث دورات حول رسوم المنتفعين، وذلك في إطار برنامج اعتماد المهنيين في إدارة المطارات وهو برنامج وضع بصورة مشتركة بين الإيكاو والمجلس الدولي للمطارات.

مشاريع وأنشطة التعاون الفني

شهد عام ٢٠١٠، ٧٩ مشروعا وطنيا و١٦ مشروعا إقليميا للتعاون الفني الإقليمي الفعلي أسهمت في زيادة كفاءة عمليات النقل الجوي. وقد اشتملت الإنجازات الرئيسية لهذه الفترة على ما يلي:

إقليم أفريقيا والمحيط الهندي

- استعراض التصميم التفصيلي لأحد المطارات الدولية؛
- إعداد طلب عروض لبناء ساحة وقوف للطائرات وممرات الربط بالمدارج في دولة واحدة؛
- استكمال دراسة لإقامة أسطح الحد من العواصف في أحد المطارات الدولية؛
- إجراء تدريب لخمسة مراقبين وطنيين للحركة الجوية في دولة واحدة.

إقليم آسيا والهادئ

- وضع خطط عمل من أجل توفير خدمات أرساد جوية مستمرة لأغراض الطيران في ثماني دول؛
- إعداد دليلين للمشغلين وللملاحة القائمة على الأداء في دولتين؛
- إعداد طلب عروض لتوفير خدمات للطيران المحلي وتقديم توصيات إلى وزير الطيران في دولة واحدة؛
- القيام بدراسة جدوى فنية اقتصادية لإنشاء مطار دولي جديد في دولة واحدة؛
- شراء نظم رادار أولية وثانوية، ونظم لمدارج المطار وللملاحة الجوية في دولتين.

إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية

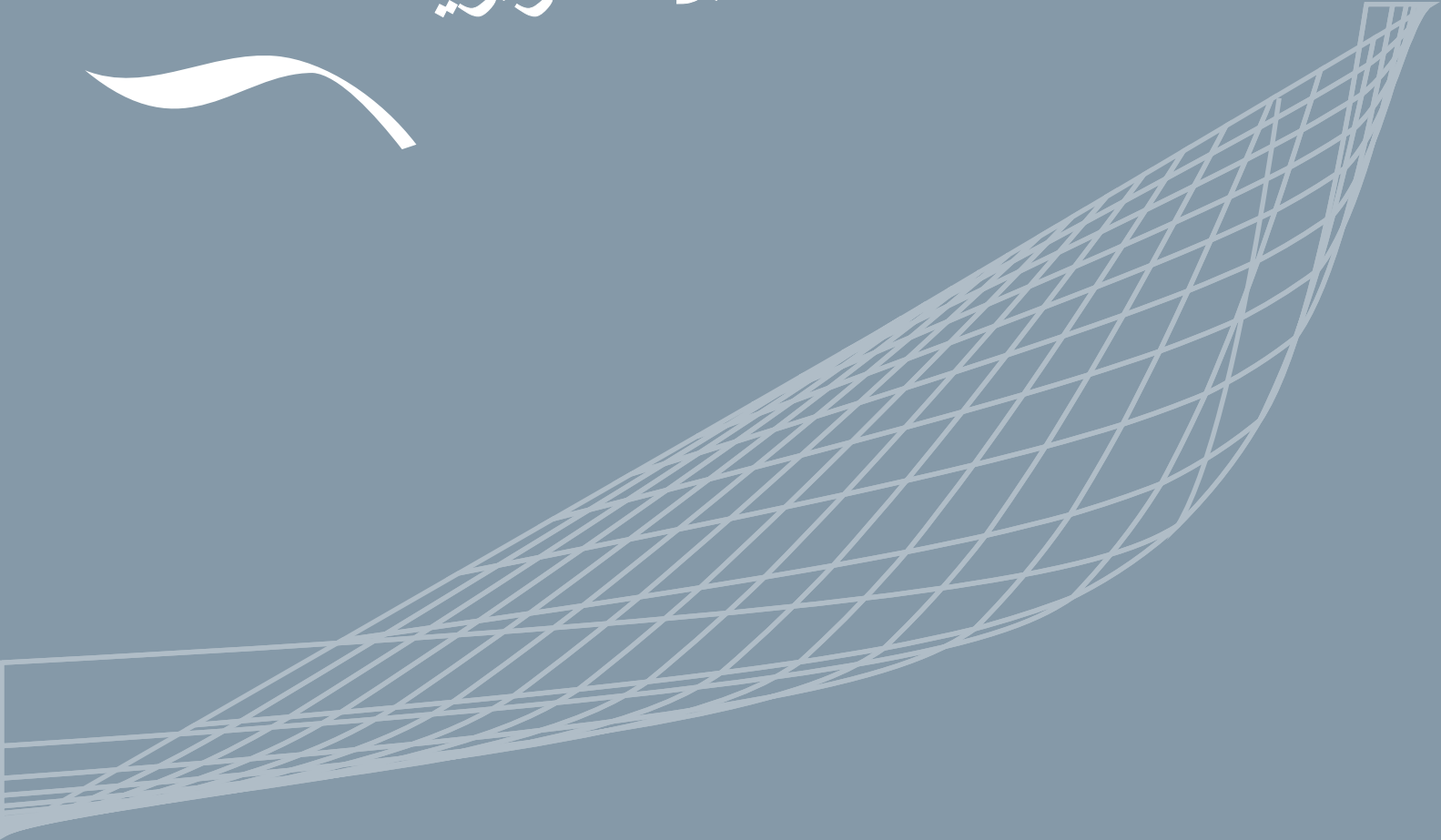
- شراء وإقامة ٢٨ محطة طرفية ذات فتحة صغيرة جدا في دولة واحدة؛
- الشروع في المرحلة الثانية من إقامة ٨ نظم رادار في دولة واحدة؛
- إعداد تصاميم أساسية لمطارين جديدين في دولة واحدة؛
- تصميم وبناء وتحسين ممرات الوصول إلى محطة الركاب في أحد المطارات الدولية؛
- القيام بأشغال مدنية وكهربائية في مطارات دول عديدة؛
- توفير الصيانة لأحد المطارات الدولية وتوسيع ساحة وقوف الطائرات؛ وبناء ممر لسير الطائرات على الأرض، وشراء أنفاق الإركاب المتحركة، ورادار مراقبة أولي وبرج لمراقبة المطار؛
- عقد ندوة دولية عن نظم الأتمتة لمراقبة الحركة الجوية بمشاركة ١٣ بلدا؛
- القيام بدراسات في مجال الطيران واستعراض التعليقات المقدمة من سلطة الطيران المدني لشرق الكاريبي من أجل الترخيص للعمليات الليلية في دولة واحدة؛
- تقديم المساعدة الإدارية لمنح ٤١ منحة دراسية لمرشحين من المنطقة لبرنامج إصلاح المطارات في دولة واحدة؛
- شراء نظم وأجهزة لدعم المطارات في دولة واحدة، مثل كناسات المدارج، ونظم مراقبة الاتصالات الصوتية، وجسور للإركاب ومركبتين لحمل الركاب المعاقين؛

- استئجار محطتي عمل إحداهما للمراقبة التلقائية التابعة والأخرى للاتصال بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات في دولة واحدة؛
- شراء نظام رقمي لرسم الخرائط الجوية في دولة واحدة؛
- شراء نظام الاتصالات والملاحة والاستطلاع/نظام إدارة الحركة الجوية مثل نظم الهبوط الآلي من الفئة الثالثة ومعدات نطاق التردد الراديوي العالي المتعدد الاتجاهات/قياس المسافة، وقطع غيار للرادار في دولتين؛
- شراء معينات بصرية للملاحة في دولة واحدة؛
- منح عقد لشراء وتركيب نظم معالجة الأمتعة وإدخالها إلى الخدمة في دولة واحدة؛

إقليم أوروبا والشرق الأوسط

- تشغيل وإدارة وكالة الرصد الإقليمية في الشرق الأوسط بمشاركة عشر دول؛
- استعراض خطة تجديد المطار في دولة واحدة؛
- استعراض تصميم محطة وصول ومغادرة الركاب في مطار دولي؛
- استعراض نظم الاتصالات والمعينات الملاحية الحالية في عدة مطارات في دولة واحدة؛
- دراسة ملاحية لتحديد أسطح الحد من العوائق في عدة مطارات دولية في دولة بعينها؛
- شراء جهاز محاكاة لمراقبة الحركة الجوية لإحدى الدول؛
- تنظيم ثلاث حلقات دراسية حول التدريب على الاتصالات/الملاحة/الاستطلاع لصالح كومنولث الدول المستقلة.

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

منع انتشار الأمراض السارية

شجعت الجمعية العمومية الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة، من خلال اعتماد القرار ٣٧-١٣: منع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي، على التعاون في وضع خطط تأهب وطنية والانضمام إلى مبادرة الإيكاو، وهي المبادرة المعروفة باسم الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي. ووافقت الجمعية العمومية أيضا على وجوب إدراج هذه الترتيبات في برنامج المنظمة العادي.

بحلول نهاية العام، كانت ٤٢ دولة قد انضمت إلى الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي، كما قدمت المساعدة، في إطار البرنامج، إلى ٢٥ مطارا دوليا لوضع خطط التأهب. وتتص الترتيبات على إقامة شراكة بين الإيكاو ومنظمة الصحة العالمية، ومنظمة السياحة العالمية، ومكتب الأمم المتحدة لتنسيق الشؤون الإنسانية، والمنظمة الدولية للهجرة، والمجلس الدولي للمطارات، والاتحاد الدولي للنقل الجوي، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية.

خلال عام ٢٠١٠، قُدمت منحة رابعة لبرنامج الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي من الصندوق المركزي للأمم المتحدة لإجراءات الأنفلونزا، الأمر الذي يسمح بتوسيع أنشطة البرنامج في عام ٢٠١١ من الأقاليم التي كان قد تأكد انتشار الأنفلونزا فيها (آسيا والهادئ، وأفريقيا والأمريكتين) إلى إقليم الشرق الأوسط. وسوف ينتهي عمل الصندوق المركزي للأمم المتحدة لإجراءات الأنفلونزا في ٢٠١٢، يقتضي الأمر بعده الحصول على مصدر دخل جديد لضمان استمرار أنشطة البرنامج.

تطهير الطائرات من الحشرات بوسائل غير كيميائية

استمر التعاون مع منظمة الصحة العالمية لإيجاد أساليب أكثر أمانا وفعالية لتطهير طائرات الرحلات الجوية الدولية من الحشرات. وحث القرار ٣٧-١٤: استخدام أساليب غير كيميائية لتطهير مقصورة الركاب وقمرة القيادة في الرحلات الجوية، على وضع معايير قائمة على الأداء والنظر على نحو أفضل في أساليب التطهير غير الكيميائي من الحشرات.

مشاريع وأنشطة التعاون الفني

شهد عام ٢٠١٠، ٧٥ مشروعا وطنيا و ١٨ مشروعا إقليميا للتعاون الفني لدعم واستمرارية عمليات الطيران في البلدان والمناطق المعنية. وقد تضمنت الإنجازات الرئيسية خلال هذه الفترة ما يلي:

إقليم أفريقيا والمحيط الهندي

- تقييم مركز ترينير (TRAINAIR) قبل الانضمام إلى شبكة ترينير؛
- وتقديم المساعدة في إعداد خطة تأهب للأوبئة في دولتين.

إقليم آسيا والهادئ

- تقديم حلقة دراسية/حلقة عمل واحدة حول موضوع التخطيط لاستمرارية أعمال الطيران في دول في الإقليم؛
- اعتماد منهجية ترينير بلاس (TRAINAIR PLUS)، وإنشاء وحدة لإعداد الدورات في أكاديمية الطيران المدني في دولة واحدة؛
- تقديم المساعدة الإدارية إلى برامج تدريب البلدان النامية في ست دول، وذلك، من بين مسائل أخرى، من أجل إعطاء منح دراسية إلى مرشحين من بلدان نامية في دورات تقدمها مؤسسات تدريب الطيران في الدول المضيفة؛
- وتقديم المساعدة إلى ١٣ دولة وأقاليم إدارية خاصة في مجال طب الطيران عن طريق ترتيبات تعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي من آسيا والهادئ.

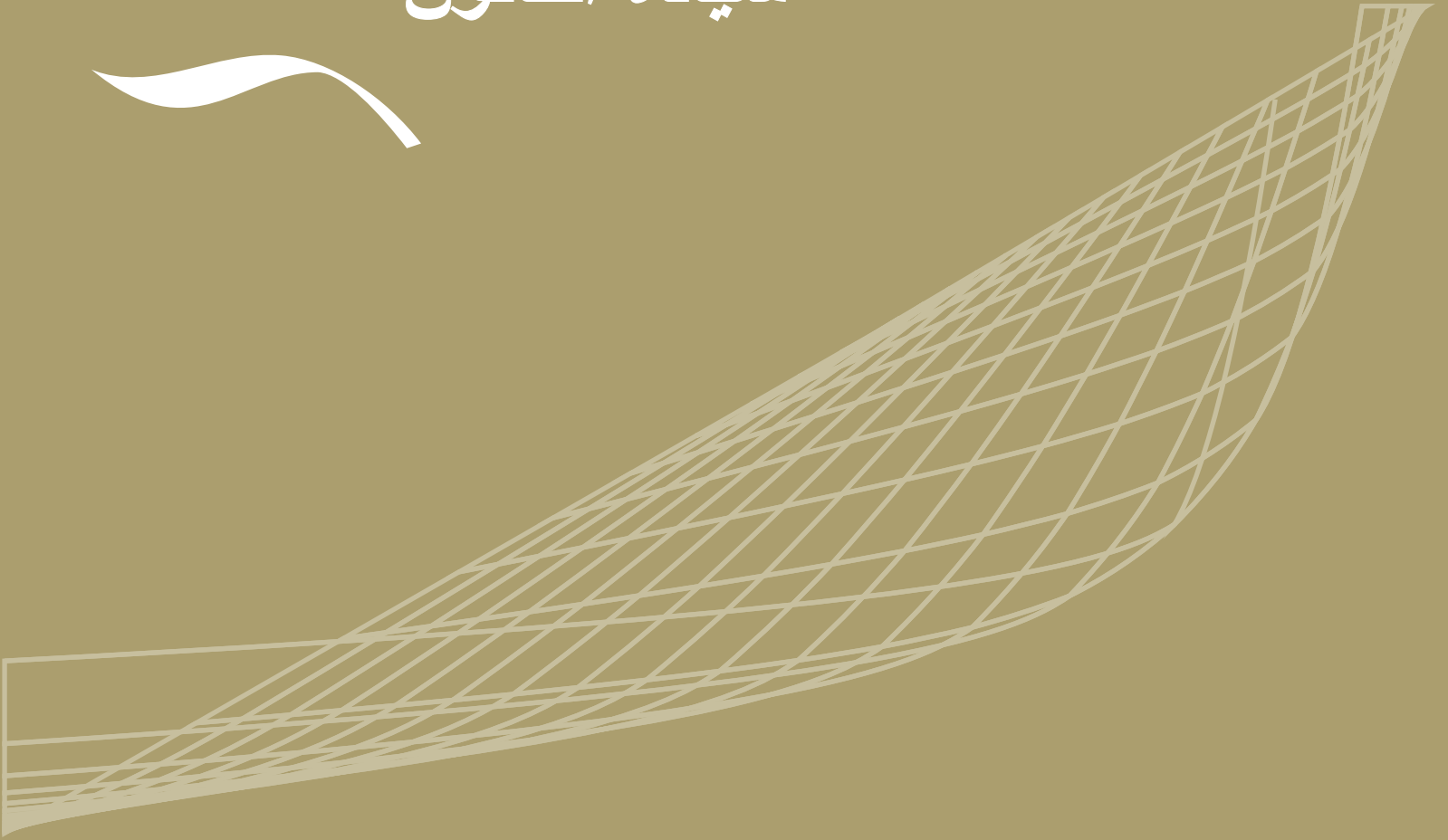
إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية

- تقديم مساعدة إلى ست دول في مجال تقوية وتحديث سلطات الطيران المدني لديها، بما في ذلك الانتقال من المراقبة العسكرية إلى المراقبة المدنية؛
- اعتماد منهجية التدريب الجوي (TRAINAIR) لمراكز التدريب في دولة واحدة؛
- ودعم لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية، من خلال العديد من الأنشطة، مثل التدريب على تسيير الشؤون الإدارية، والاجتماعات، وحلقات الدراسة، وتحضير المنح الدراسية وترتيبات السفر.

إقليم أوروبا والشرق الأوسط

- تقديم المساعدة إلى دولة واحدة في انتقال الطيران المدني الوطني من المراقبة العسكرية إلى المراقبة المدنية.

سيادة القانون



الهدف الاستراتيجي F

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

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

تشجيع الدول على التصديق على ميثاق قانون الجو الدولي.

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

توفير الآليات اللازمة لتسوية نزاعات الطيران المدني.

توفير التشريعات النموذجية للدول.

سيادة القانون

في عام ٢٠١٠، غطت الأنشطة التي جرت في إطار برنامج عمل اللجنة القانونية سلسلة من الموضوعات. وتم التركيز على التطورات بحسب أولويتها.

التعويض عن الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة بسبب أفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة

عقدت اللجنة التحضيرية لإنشاء الصندوق الدولي ثلاثة اجتماعات، عقد الأول في بريتوريا، جنوب أفريقيا، من ٢٥ إلى ٢٦ كانون الثاني/يناير، وعقد الثاني في لندن من ٢١ إلى ٢٣ حزيران/يونيه، وعقد الثالث في سنغافورة من ٧ إلى ١٠ كانون الأول/ديسمبر. وعالجت اللجنة سلسلة واسعة من الموضوعات التي تدخل في مجال تنفيذ ولايتها، كان من بينها اللوائح التنظيمية للصندوق الدولي، وتوصية حول مدة ومقدار الإسهامات الأولية في الصندوق، والإرشادات المستخدمة في التعويض، والإرشادات الخاصة بالاستثمار، والإرشادات في حال حدوث أحداث في دول ليست طرفاً.

أحاطت الجمعية العمومية السابعة والثلاثون علماً بالتقدم المحرز وحثت الدول التي لديها خبراء ذو صلة بالأمر أن يشاركوا في عمل اللجنة التحضيرية. كما حثت الدول على السعي لإدخال اتفاقيتين اعتمدتا في عام ٢٠٠٩ حيز النفاذ.

الأعمال والجرائم التي تهم مجتمع الطيران الدولي وغير المشمولة بصكوك القانون الجوي الحالية

اعتمد المؤتمر الدبلوماسي لأمن الطيران، الذي عُقد في بيجين من ٣٠ آب/أغسطس إلى ١٠ أيلول/سبتمبر لعام ٢٠١٠، اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتصلة بالطيران المدني الدولي (اتفاقية بيجين)، والبروتوكول التكميلي لاتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة المتصلة بالطيران المدني (بروتوكول بيجين). وحضر المؤتمر ممثلون من ٧٦ دولة وكذلك مراقبون من أربع منظمات دولية.

وقد أدخلت اتفاقية بيجين تحديثاً على اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة التي ترتكب ضد سلامة الطيران المدني (١٩٧١) وعلى البروتوكول التكميلي لعام ١٩٨٨، وذلك من خلال تجريم أفعال استخدام الطائرات كأسلحة، وأفعال استخدام مواد خطيرة لمهاجمة الطائرات أو مهاجمة أهداف أخرى. وأخضع للعقاب النقل غير المشروع للأسلحة البيولوجية والكيميائية والنووية والمواد المتصلة بها. كما سنتجرُّ الهجمات بالحاسوب على مرافق الملاحة الجوية أيضاً مسؤولية جنائية. وبحلول نهاية العام، كانت الاتفاقية قد وُقعت من قبل ٢٠ دولة.

وأدخل بروتوكول بيجين تحديثًا على اتفاقية قمع الاستيلاء غير المشروع على الطائرات (لاهاي، ١٩٧٠)، عن طريق توسيع تغطيتها لتشمل الأشكال الأخرى للاستيلاء على الطائرات. وبحلول نهاية العام، كان البروتوكول قد وُقِع من قبل ٢٢ دولة.

ويغطي كل من الاتفاقية والبروتوكول على وجه التحديد المسؤولية الجنائية لمرتكبي ومنظمي الجرائم الواقعة في إطار المعاهدات. وعندما تشير الظروف إلى أن التهديد أصبح موثوقًا، فعندها يُصبح التهديد بارتكاب مخالفة ما بمقتضى المعاهدات عملاً يساءل عنه الشخص جنائياً. وفي بعض الظروف، يُصبح مجرد الاتفاق على القيام بمخالفة ما أو الإسهام فيها، سواء ارتكب الفعل حقيقة أو لم يُرتكب، خاضعاً أيضاً للعقاب. وتقوم المعاهدات بتحديث الأحكام الخاصة بتشجيع التعاون بين الدول في محاربة الأفعال غير المشروعة الموجهة ضد الطيران المدني مع التأكيد على حقوق الإنسان ومعاملة المشتبه بهم معاملة عادلة.

وفي ضوء قرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٣: تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠، شرع المجلس والأمانة العامة بالترويج للمصادقة على كلا الصكوك الصادرين عن بيجين.

وفي إطار موضوع آخر تحت هذا البند، أعيد في نهاية ٢٠١٠ تنشيط عمل فريق دراسة الأمانة العامة المعني بالركاب المشاغبين.

الضمانات الدولية للمعدات المنقولة (معدات الطائرات)

قامت الأمانة العامة نيابة عن المجلس بصفته يمارس سلطة الإشراف على السجل الدولي، بمواصلة رصد عملية السجل لضمان قيام المجلس بمهامه بكفاءة، عملاً بالمادة ١٧ من اتفاقية كيب تاون لعام ٢٠٠١. وأصدر المجلس تقريره الثاني إلى الأطراف في اتفاقية وبروتوكول كيب تاون بخصوص اضطلاعهم بمهامه كسلطة إشراف، كما صادق في دورته ١٨٩ على التغييرات التي طرأت على أحكام وإجراءات السجل الدولي (Doc 9864). وتم في شهر تموز/يوليه نشر الطبعة الرابعة من اللوائح التنظيمية وإجراءات السجل الدولي. وكننتيجة لقرار المجلس في شهر تشرين الأول/أكتوبر لعام ٢٠٠٩ إعادة تعيين شركة أفياريتو (Aviareto Ltd.) كمسجل لفترة خمس سنوات إضافية بدءاً من ١ آذار/مارس ٢٠١١، أبرم عقد جديد مع تلك الشركة.

استعراض مسألة المصادقة على الصكوك الدولية للقانون الجوي

واصلت الأمانة العامة اتخاذ الإجراءات الإدارية الضرورية للتشجيع على المصادقة على المعاهدات الدولية للقانون الجوي، مثل إعداد وتوزيع مجموعة الارشادات الخاصة بالمصادقة وكذا الترويج لعملية المصادقة في مختلف الاجتماعات والندوات. وأكد رئيسا المجلس والجمعية العمومية، خلال زيارتهما للدول، على المسائل المتصلة بالمصادقة. وقد جرى الترويج للمصادقة على معاهدات القانون الجوي أثناء انعقاد الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية واجتماعات المجلس ومؤتمر بيجين الدبلوماسي حول أمن الطيران.

وجرى تعزيز أكبر لمجموعة المعاهدات الإلكترونية كما جرى التعريف بها أكثر من خلال وصلة على موقع الإيكاو تحت مدخل "Most Popular".

وتتضمن المجموعة القوائم الحالية للأطراف في معاهدات القانون الجوي، وأوضاع ومواقف الدول فرادى حيال المعاهدات، وجدولا مُركبًا يُبين الأطراف في المعاهدات ووضع كل دولة من الدول، وسجلا بحسب الترتيب الزمني لنشاط الإيداع؛ ومجموعة الإجراءات الإدارية لمساعدة الدول لكي تصبح أطرافاً في معاهدات القانون الجوي. وكان اعتماد اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين في ١٠ أيلول/سبتمبر آخر الإضافات إلى مجموعة المعاهدات، ويجري تحديث المجموعة مع كل عملية إيداع.

وفضلاً عن قرارات الجمعية العمومية التي أُضيفت حديثاً والمتصلة بمسائل المصادقة والمعلومات والتوصيات الحالية ذات الصلة، فإن هذه المواد تحل محل كتب المنظمة التي كانت تعتم بموجبها هذه المعلومات مرتين في العام الواحد.

جوانب التحرير الاقتصادي المتصلة بالسلامة والمادة ٨٣ مكرراً

واصلت الأمانة العامة رصد هذا الموضوع بكل همة ونشاط. وفي هذا السياق، جرى توفير الدعم القانوني من أجل إنشاء الإطار اللازم لتنفيذ المادة ٢١ من الاتفاقية بخصوص قاعدة بيانات الطائرات وملكيّتها، وسجل دولي لشهادات المشغلين الجويين.

النظر في الإرشادات بشأن تضارب المصالح

أُضيف موضوع النظر في الإرشادات حول تضارب المصالح إلى برنامج العمل بناء على اقتراح قدم في الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية.

وفي هذا السياق، اقترح النظر في تضارب المصالح في ثلاث مجالات متميزة: (١) المصالح المالية في الكيانات الخاضعة للوائح التنظيمية؛ (٢) انتقال الأفراد من مناصب في الحكومة إلى الصناعة والعكس بالعكس؛ و (٣) ممارسة تعيين أو إعاره عاملين للقيام بمهام الرصد نيابة عن سلطة الطيران المدني. وسوف تقوم اللجنة القانونية بدراسة هذه المسألة بصورة أكبر، وتوصي بوضع مواد إرشادية، إذا كان الأمر مناسباً وضرورياً.

مشروعات وأنشطة التعاون الفني

في عام ٢٠١٠، نفذ ١٥ مشروعاً وطنياً و٧ مشروعات إقليمية في مجال التعاون الفني الفعلي، لدعم الأنشطة المرتبطة بالقانون الجوي الدولي. وقد تضمنت الإنجازات الرئيسية خلال الفترة ما يلي:

إقليم إفريقيا والمحيط الهندي

— إعداد تشريع أولي للطيران المدني لدول الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا؛

— إعداد مجموعة من اللوائح التنظيمية الوطنية للطيران المدني في دولة واحدة.

إقليم آسيا والهادئ

— تتقيح اللوائح التنظيمية والإجراءات المتعلقة بالامتثال للقواعد والتوصيات الدولية لفائدة المديرية المعنية بالمطارات والملاحة الجوية، وصلاحيه الهواء، والتشغيل والأمن في دولة واحدة.

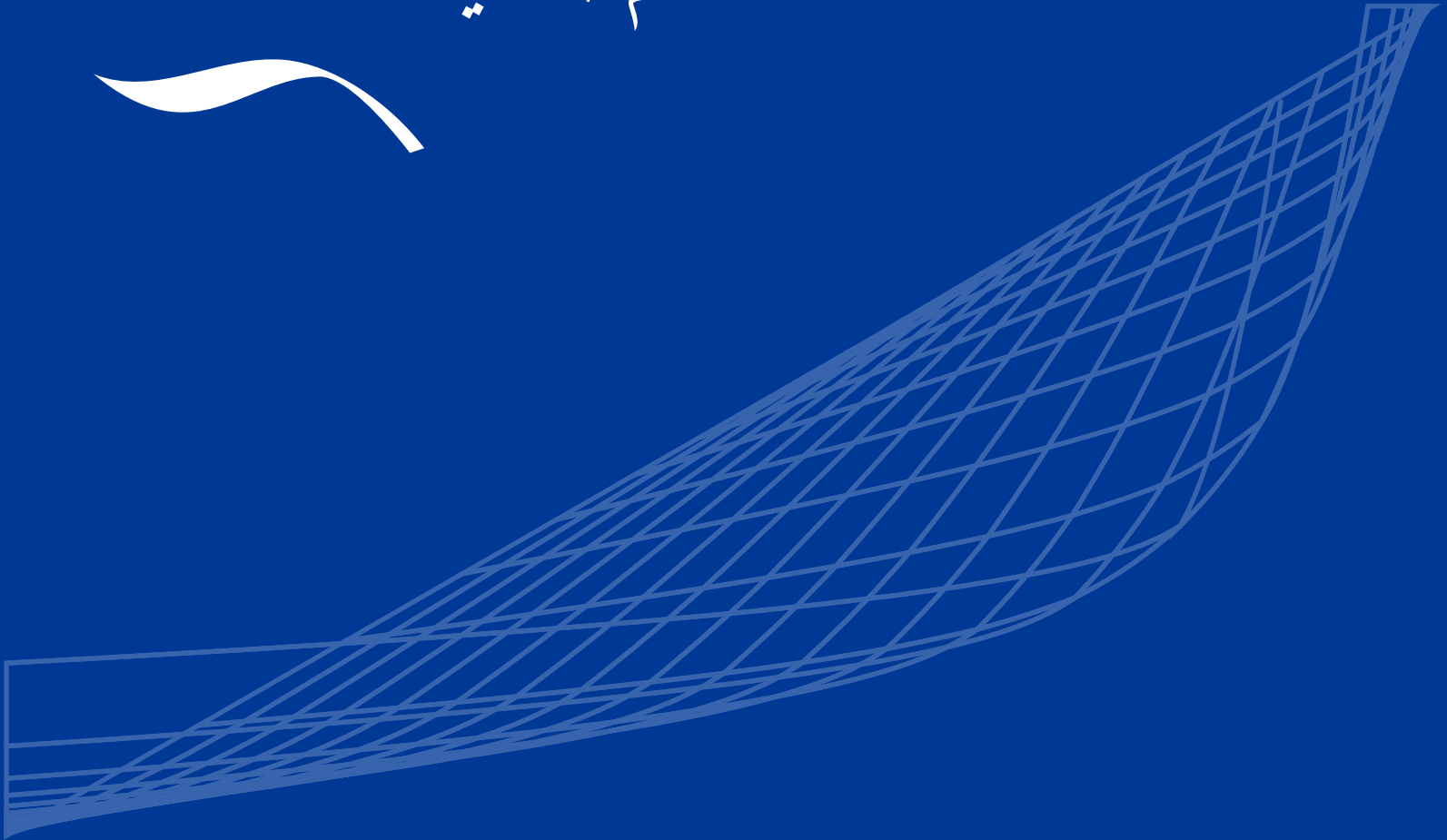
إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية

— القيام بتقييم للإطار التنظيمي للطيران المدني في دولة واحدة.

إقليم أوروبا والشرق الأوسط

— استعراض وتعديل قانون الطيران في دولة واحدة.

استراتيجيات دعم التنفيذ



استراتيجيات دعم التنفيذ

الموارد البشرية

في نهاية شهر كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٠، كان هناك ٥٧٧ منصبا ثابتا داخل الإيكاو، منها ٢٧١ منصبا في الفئات التخصصية والعليا و٣٠٦ مناصب في فئة الخدمة العامة.

وصل تمثيل المرأة العام في الأمانة العامة ٢٩,٦٧٪ في عام ٢٠١٠. وعلى مستوى الوظائف العليا، بقي تمثيل المرأة عند نسبة ٦٠٪ بالنسبة لمناصب مد-٢ (D-2) و ١٥,٧٩٪ لمناصب مد-١ (D-1). وقد طلب إلى الدول الأعضاء أن تدعم مساعي المرأة المؤهلة في تقديم طلبات للحصول على مناصب في الإيكاو وأن تدعم وجود ممثلات للمرأة في الجمعية العمومية للإيكاو، وفي المجلس، وفي اجتماعات هيئات الإيكاو الأخرى. وكجزء من الجهود المتواصلة التي تبذلها الإيكاو، مُنحت ٥ نساء مؤهلات منحا للتدريب في إطار المنظمة الدولية للمرأة في مجال الطيران التابعة للإيكاو وأكملن تدريبهن في إدارتي الملاحة الجوية والنقل الجوي.

وقامت الأمانة العامة ولجنة الموارد البشرية باستعراض شامل لنظام خدمات الإيكاو، مع مراعاة آخر التطورات في الأمم المتحدة. ووافق المجلس في شهر أيلول/سبتمبر على الطبعة التاسعة لمدونة الخدمة في الإيكاو. والتغييرات الرئيسية التي أُدخلت على المدونة كانت في ميادين التعيين، والترتيبات التعاقدية، والأخلاقيات، والتطور الوظيفي للموظفين، وإقامة العدل.

استمر العمل بشأن تطوير وتنفيذ نموذج الموارد البشرية لدعم إدارة البيانات بشأن المناصب والموظفين وشروط الاستخدام. وجرت إعادة دراسة تقييم واستعراض الآليات الخاصة بنظام تقييم أداء الموظفين عن طريق الإنترنت، وتم تحديد المواطن التي هي بحاجة إلى تحسين بغية تقويمها في عام ٢٠١١. وشرع بالعمل أيضا لتصميم وإنشاء نظام تعيين على الإنترنت. وقد جرى في عام ٢٠١٠ تنفيذ نموذج تسديد المدفوعات المتكامل لإدارة الموارد البشرية. وتواصل العمل لإدخال الأتمتة في عمليات الموارد البشرية، مثل تنظيم الإجازات ومختلف مهام الخدمة الذاتية. وما زالت عمليات استعراض تدفق العمل وإجراءات العمل مستمرة لتحقيق الاتساق في الإجراءات وتعزيز نوعية الخدمات وأدائها في الوقت المطلوب إلى الزبائن في الداخل وفي الخارج.

وقامت الإيكاو طيلة عام ٢٠١٠ بأنشطة في مجال التدريب الإداري والفني وفي مجال النهوض بالموظفين، وذلك لمساعدتهم في تحديث مهاراتهم ومعرفتهم بما يُسهم في تحسين تنفيذ البرامج. وقد أُعطيت أولوية لتطوير الكفاءات الإدارية، وتلقى المدراء تدريبا في هذه المجالات. كما أُعطيت المكاتب الإقليمية الموارد للقيام بأنشطة التدريب محليا.

اللغات

في عام ٢٠١٠ عالج فرع اللغات والنشر ١٢,١٣ مليون كلمة، وبشكل هذا زيادة بنسبة ١٥,٨٪ مقارنة مع العام السابق. باستخدام ٤١٪ من الاستعانة بمصادر خارجية و٥٩٪ من الموارد الداخلية.

تم في عام ٢٠١٠ توفير الترجمة الفورية إلى ١ ٥٩٥ جلسة بالمقارنة مع ١ ٧١٤ جلسة في عام ٢٠٠٩.

وبسبب صعوبات في الميزانية خلال فترتي الثلاث سنوات الماضيتين، تراكم العمل من المطبوعات التي كانت قد نشرت باللغة الإنكليزية ولكن لم يتم نشرها بعد باللغات الأخرى، كما تراكم العمل بالنسبة للمطبوعات المقدمة لتحريرها بالإنكليزية. وفي نهاية عام ٢٠٠٩، قدم الأمين العام تمويلا من أموال فائضة عن صناديق إدار الإيرادات بغية إنجاز العمل المتراكم، وقد تم بحلول نهاية عام ٢٠١٠ استكمال ٩٥٪ من تلك المطبوعات.

وفي جهد لتخفيض استخدام الورق وترشيد العمليات اليدوية، أُجري تقييم لتكنولوجيات جديدة، وسيتم استخدامها في عام ٢٠١١، بما في ذلك أدوات الترجمة التحريرية بمساعدة الحاسوب وتحسين النوعية والاتساق والإنتاجية وبرامج حاسوبية للبحث لتسهيل عملية البحث والترجمة.

ويُدى برنامج لتبادل الموظفين مع الأمم المتحدة، كما حدث تقدم في توسيع قائمة المترجمين التحريريين والمراجعين والمترجمين الفوريين.

وشرع بإعادة هيكلة فرع اللغات والمطبوعات وبإدخال معايير جديدة للإنتاجية. وتشمل عملية إعادة الهيكلة استعراضا مستفيضا لإجراءات العمل الداخلية لتحسين الاتساق داخل الفرع وتوسيع قائمة الاستعانة بمصادر خارجية والاعتماد على نحو أكبر على التكنولوجيات الجديدة. وستمكن الهيكلة الجديدة للفرع الإيكو من الارتقاء بمعايير اللغة والنوعية إلى مستوى رفيع عن طريق إدخال تحسينات تتصل بالكفاءة بدلا من زيادة التمويل.

المطبوعات

في عام ٢٠١٠ ازداد إنتاج المطبوعات المعروضة للبيع بالمقارنة مع مستوى عام ٢٠٠٩، كما ازداد النشر الإلكتروني وتوفر المستندات على الإنترنت. ووفقا لسياسة الحصة المجانية، كما نص عليها في اللوائح التنظيمية للإيكو (Doc 7231)، فقد وصل عدد المطبوعات المرسلة إلى الدول الأعضاء مجانا ٤٦ ٣٠٣ مطبوعات في عام ٢٠١٠.

السجلات وإدارة المواقع الشبكية

أشارت دراسة حالة الأعمال بشأن تنفيذ نظام الكتروني لإدارة الوثائق والسجلات إلى أن مثل هذا النظام سيتيح للإيكو تنسيق تدفق العمل واستخدام الأتمتة لبعض عملياتها الإدارية، كما أنه سيسهل الانتقال من الاستعمال الورقي إلى الأدوات الإلكترونية. وخلصت الدراسة إلى

أنه ينبغي إدراج إدارة المواقع الشبكية بغية الاستخدام الأمثل لهذا النظام، وذلك من أجل تغطية كل جوانب إدارة المعلومات، كما ينبغي ربط التنفيذ الموصى به لنظام دعم إدارة المعلومات بنقلة تنظيمية بعيدا عن عمليات تركيز على الوثائق (إيجاد وثائق جاهزة للطبع) باتجاه عمليات تركيز على المعلومات (إيجاد كميات من المعلومات يمكن استخدامها في مختلف الأشكال بحسب احتياجات المستخدم). وكمتابعة لهذه الدراسة، سيجري تطبيق المشروع في إطار النظام الإلكتروني لإدارة الوثائق والسجلات في عام ٢٠١١.

وتواصلت عملية تحديث موقع الإيكاو ICAO-NET بغية تحسين تصميمه ومهام عمله. وتم توفير نسخة جديدة من موقع ICAO-NET للوفود خلال الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية بصورة مؤقتة لتمكينهم من الاطلاع على المستندات المرجعية. واستقبل الموقع الجديد استقبالا حسنا. ويُتوقع أن يتم الشروع في استخدام موقع ICAO-NET الجديد في عام ٢٠١١.

وكجزء من سياسة الانتقال التدريجي إلى بيئة غير ورقية، حدث تقلص أكبر في استخدام الوثائق الورقية التي وزعت على المندوبين بالمقارنة مع دورات الجمعية العمومية السابقة.

تكنولوجيا المعلومات

واصلت الأنشطة طيلة عام ٢٠١٠ التركيز على تعزيز أمن المعلومات وتقوية الهيكل الأساسي وتطوير نظم المعلومات والاتصالات السلكية واللاسلكية بصورة أكبر وذلك لتحسين الكفاءة العامة للإيكاو وفعاليتها. واشتملت أنشطة دعم البرامج على ما يلي:

- إقامة وصلة إنترنت مباشرة بين المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية لدعم مشروع تنفيذ النظام المتكامل لمعلومات الموارد في جميع المكاتب الإقليمية؛
- نجاح نشر قاعدة بيانات اتفاقات الخدمة الجوية العالمية ونظام مصممي مدونات السلوك والطرق الدولية في الإيكاو؛
- تميم وثيقة رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 7100)؛
- تقديم خدمات إنترنت جديدة من شأنها أن تعزز الاتصالات بين الإيكاو والجمهور الخارجية؛
- إدخال SharePoint ٢٠١٠ وتكنولوجيا تدفق العمل الإلكترونية K2 BlackPearl لتحل محل عملية تدفق العمل اليدوية أو الورقية؛
- إدخال نظام تصويت الكتروني في الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية؛
- وإقامة إطار موحد لإدارة المشروعات (PRINCE2) لدعم كافة الطلبات على الخدمات.

دعماً للطلبات على استمرارية الأعمال، استثمر قسم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات في النظم المتكررة لبنية الإنتاج، وعززت نظام إدارة الدورة الزمنية لاستخدام البيانات، وحدثت نظام البريد الحالي، ونفذت المرحلة الأولى من تخطيط الانتعاش بعد الكوارث وتخطيط استمرارية الأعمال بالنسبة لتطبيقات وبيانات الإيكاو الحرجة.

وبحلول شهر كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٠، أكمل قسم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات عملية تحديث وتنسيق مجال الحوسبة للمستعملين عن بُعد في جميع المكاتب الإقليمية كجزء من الهيكل الأساسي لتكنولوجيا المعلومات والاتصالات لإيكاو - واحدة (one-ICAO) المطلوب لتحقيق تكامل في موارد الحوسبة في المقر الرئيسي وجميع المكاتب الإقليمية.

وفيما يتعلق بمشروع النظام الإلكتروني لإدارة الوثائق والسجلات، تم تنفيذ عدة أنشطة لتوحيد تكنولوجيا موقع الإيكاو وإثراء عروض الموقع واستخدام أحدث التكنولوجيا في نشر محتويات الموقع. وقامت مواقع جديدة بعرض صورة متناسقة للإيكاو، وتمكن من أسهموا بالمحتوى من نشر مادتهم على مواقع الإنترنت مباشرة، مما زاد على نحو كبير في قدرة الإيكاو على نقل المعلومات إلى مختلف أطراف الجماهير.

أنشطة إدار الإيرادات

حققت أنشطة إدار الإيرادات وخدمات الاستنساخ والمبيعات والتوزيع الخارجي ما يقارب ٩ ملايين دولار كندي كإجمالي للإيرادات. ويمثل هذا الرقم حوالي ٦٠٪ من مجموع إجمالي الإيرادات لأنشطة إدار الإيرادات التي تحققت في عام ٢٠١٠. ووصل صافي الإيرادات من أنشطة وخدمات الاستنساخ والمبيعات والتوزيع الخارجي إلى ٤,٣ مليون دولار كندي. ويشكل هذا الرقم حوالي ٧٥٪ من مجموع صافي إيرادات أنشطة إدار الإيرادات، كما يمثل نسبة كبيرة جرى تخصيصها كاشتراك في التمويل من خارج الميزانية من جانب صندوق إدار الإيرادات (٤,٣٩ ملايين دولار كندي) في ميزانية الإيكاو. ولفترة ثلاث سنوات ٢٠٠٨-٢٠١٠ وصلت الإيرادات من أنشطة إدار الإيرادات إلى (٢٧ ٠٣٠ ٧٩٢ دولار كندي) ووصلت التكاليف (١٢ ٥٥٥ ٠٤٣ دولار كندي) وبلغ صافي مجموع الفائض (١٤ ٤٧٥ ٧٤٩ دولار كندي).

التنسيق على الصعيد الإقليمي

نشر نظام أغريسو (Agresso)

تم استكمال نشر نظام تخطيط موارد المؤسسة المعروف بأغريسو (Agresso)، وبحلول نهاية العام كانت جميع عمليات المحاسبة في المكاتب الإقليمية تتم في الوقت الفعلي. وتسمح عملية الإبلاغ الشفافة الجديدة أيضاً بانتقاء مستخدمين في المقر الرئيسي لرصد وضع المخصصات في المكاتب الإقليمية.

دليل المكاتب الإقليمية

جرى تنقيح دليل المكاتب الإقليمية، وباعتباره وثيقة حية سيخضع هذا الدليل لتحديث مستمر. وتوجد على صفحة موقع الإنترنت للإيكاو <http://secretariat.icao.int/osg/rcc> النسخة الأخيرة من دليل المكاتب الإقليمية.

المنظمات الإقليمية والهيئات الإقليمية

جرى في شهر أيلول/سبتمبر التوقيع على مذكرات تعاون مع الاتحاد الأفريقي، واللجنة الأفريقية للطيران المدني، واللجنة العربية للطيران المدني، واللجنة الأوروبية للطيران المدني ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني. وبوشر إعداد مذكرة تعاون (وملحق خاص بالسلامة) مع الاتحاد الأوروبي.

وتساعد مذكرات التعاون هذه في تنفيذ سياسة الإيكاو وإطار التعاون الإقليمي بينما تحقق في نفس الوقت تطابقا بين الإيكاو وهيئات الطيران المدني الإقليمية. ثم إن هذه المذكرات تساعد أيضا جميع الهيئات على اتباع برنامج منظم للأحداث قائم على المشاركة، وتجنب الازدواجية في العمل وعلى عقد اجتماعات مرحلية

الاتصالات

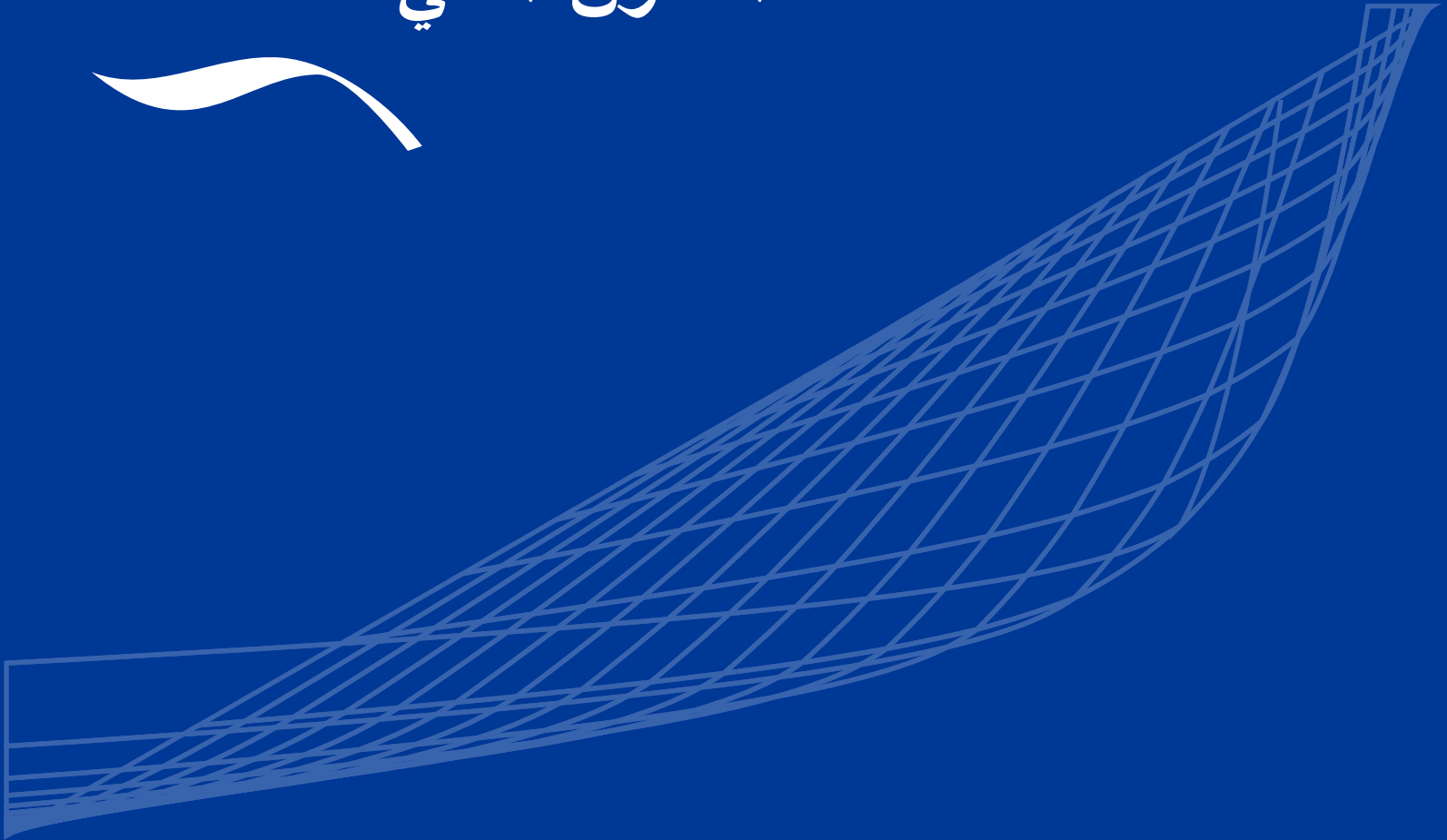
تم تنفيذ خطة جديدة استراتيجية للاتصالات لزيادة التوعية ببرامج الإيكاو وأنشطتها فيما بين الجماهير العامة ومع مكونات المجتمع المدني والسياسي الهامة في مختلف أنحاء العالم، مع التأكيد على وسائل الإعلام التقليدية وغير التقليدية وعلى تكنولوجيات وسائل الاتصالات الجماهيرية الناشئة.

وتشتمل مبادرات الاتصالات في عام ٢٠١٠ على ما يلي:

- (١) إنشاء غرفة أنباء جديدة باستخدام الموقع؛
- (٢) القيام بحملة "علامات تجارية" دعائية رفيعة المستوى حول موضوع: توحيد الطيران حول السلامة والأمن والبيئة؛
- (٣) الشروع بنشرة إخبارية إلكترونية للعاملين بعنوان "قضاءات".

وكان من ضمن الإنجازات الرئيسية في عام ٢٠١٠ القيام بحملة ناجحة جدا عبر وسائل الإعلام للدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية وتحقيق زيادة كبيرة في تعاون الدول الأعضاء والمكاتب الإقليمية في العديد من وسائل الإعلام وأنشطة التواصل والتوعية.

برنامج التعاون الفني



برنامج التعاون الفني

يُعتبر برنامج التعاون الفني أحد أنشطة الإيكاو الدائمة المكملة للدور الذي يضطلع به البرنامج العادي، وذلك عن طريق مساندة الدول الأعضاء في الإيكاو في تنفيذها للوائح التنظيمية والسياسات والإجراءات الصادرة عن الإيكاو. ونفذت الإيكاو في عام ٢٠١٠ برنامج تعاون فني بقيمة ١٣٦,٨ مليون دولار أمريكي. وفي إطار مختلف ترتيبات الصناديق الاستثمارية، قامت إدارة التعاون الفني بتنفيذ ١٩٧ مشروعاً في ٩٥ بلداً. جرى الانتهاء من تشغيل ٨ منها خلال ذلك العام. ويوجد في المرفق ٢ من هذا التقرير ملخصات لمشاريع التعاون الفني التي نُفذت في عام ٢٠١٠، ويمكن الحصول عليها على موقع الإيكاو <http://www.icao.int/annualreports>.

وقدمت بلدان نامية ما يقرب من ٩٨,٥ في المائة من مجمل تمويل البرنامج في ٢٠١٠ لمشروعات تعاون فني خاصة بها. وبلغت نسبة الاشتراكات من خارج الميزانية لمشاريع محددة من جهات مانحة، مثل مصارف التنمية، والمنظمات الإقليمية، ومؤسسات التمويل، وصناعة الطائرات، بما فيها الاشتراكات الطوعية العينية، ٥,٥ في المائة من حجم البرنامج. كما بلغت نسبة إسهام برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الأساسي في هذا البرنامج ١,٥ في المائة.

وخلال فترة ٢٠٠٨-٢٠١٠ تناقص حجم البرنامج السنوي بنسبة ١٢,٨ في المائة، ويعود السبب الرئيسي في ذلك إلى الانتهاء من تنفيذ عدة مشاريع في منطقة الأمريكتين.

تنفيذ برنامج التعاون الفني حسب الأقاليم (بملايين الدولارات الأمريكية)

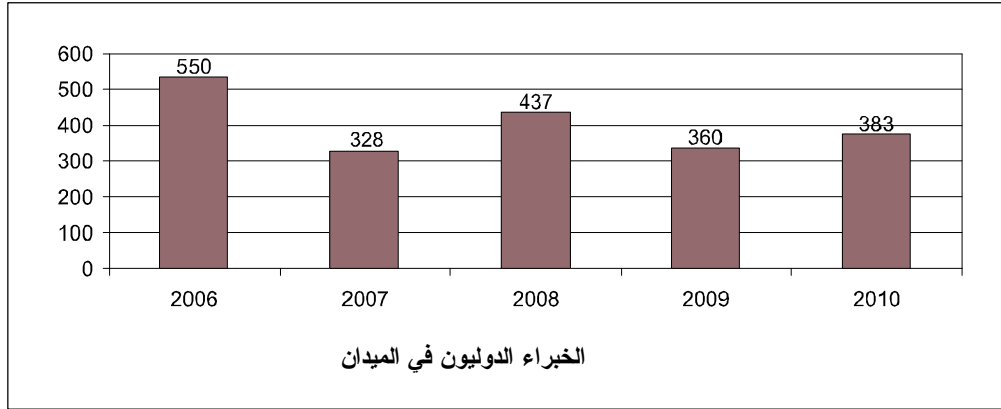
| الإقليم | ٢٠٠٨ | ٢٠٠٩ | ٢٠١٠ |
|----------------------|--------|--------|--------|
| أفريقيا | ١٦,٠٧ | ١٣,١٧ | ٩,٥٠ |
| الأمريكتان | ١٠٢,٠٦ | ٧٧,٩٥ | ٩٧,٣١ |
| آسيا والهادئ | ٧,٠٩ | ٢٠,٦٠ | ١١,٩٧ |
| أوروبا والشرق الأوسط | ٣١,٧٤ | ١٧,٥٤ | ١٨,١٠ |
| المجموع | ١٥٦,٩٧ | ١٢٩,٢٧ | ١٣٦,٨٨ |

كما يجري تبيان بوضوح أدناه، تمثلت العناصر الرئيسية الثلاثة للمشروعات التي نفذتها الإيكاو في تعيين الخبراء الميدانيين، وتقديم منح تدريبية إلى العاملين في إدارة الطيران المدني المختارين من قبل الحكومات، وشراء المعدات والخدمات للمشروعات.

تعيين الخبراء

في عام ٢٠١٠ وصل عدد الخبراء الميدانيين الدوليين والخبراء والمستشارين المعيّنين من قبل الإيكاو ٣٨٣ شخصا. وإذا أضفنا ٨٣٥ فردا من العاملين في المشروعات الوطنية، يكون عدد الموظفين العاملين قد وصل إلى ١٣٥٨ موظفا، بمن فيهم ٤٠ خبيرا ومستشارا ميدانيا دوليا كانوا يعملون أصلا في الميدان. وكان هؤلاء الخبراء يعملون بصفقتهم مستشارين لدى إدارة الطيران المدني، ومدربين في مراكز التدريب أو أثناء العمل، وموظفين تنفيذيين لتقديم الخدمات التشغيلية والإدارية للحكومة، بما فيها عمليات التفتيش بشأن السلامة، التي كانت الدول تواجه نقصا فيها.

واستمر تعيين الفنيين المؤهلين المتخصصين في الطيران المدني ومفتشي السلامة على المستوى الوطني والاحتفاظ بهم وتدريبهم من خلال مشاريع التعاون الفني في مجال تحسين المراقبة التي تقوم بها سلطات الطيران وتحسين قدرتها على التفتيش. وساهم الخبراء، في ضوء تقديمهم المساعدة إلى سلطات الطيران المدني، في تحقيق الأهداف الاستراتيجية للإيكاو بفضل نقل المعارف إلى نظرائهم على الصعيد الوطني في العديد من المجالات، وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، ووضع هياكل تنظيمية ملائمة للطيران المدني وتطوير المؤسسات، وبناء القدرات ومعالجة أوجه القصور التي تشوب السلامة والأمن.



التدريب على الطيران المدني

جرى في عام ٢٠١٠ تقديم ٨٧٢ منحة تدريبية لفترة مجموعها ٤٦٤,٢ شهر/عمل، كما هو مبين أدناه:

— ٦٣ منحة تدريبية في ميادين إدارة سلامة الطيران المدني، ومراقبة الاقتراب بالرادار، وعمليات النقل الجوي والكترونيات المراقبة والملاحة، بمقتضى مذكرات

التفاهم التي وقعتها الإيكاو مع الصين، والهند، وجمهورية كوريا، وسنغافورة وتايلند، لتوفير التدريب الممول من قبل هذه البلدان بإدارة الإيكاو؛ وذلك للحصول على التدريب في معهد إدارة الطيران المدني وجامعة الطيران المدني في الصين.

— تقديم ٦ منح دراسية للتدريب في أكاديمية الطيران الهندية في ميادين الإدارة التجارية للمطارات، وأمن الطيران؛

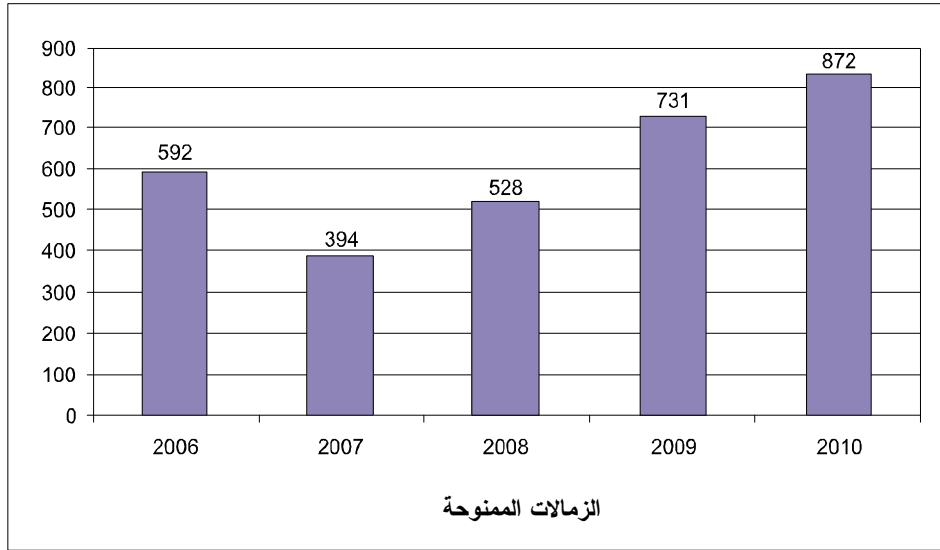
— تقديم ١٥٩ منحة دراسية للتدريب في مركز تدريب الطيران المدني الكوري في ميادين عمليات المطارات، وأمن الطيران، وصيانة منارة النطاق الترددي العالي جدا المتعدد الاتجاهات (أنظمة معرفة الاتجاه الأوتوماتيكي دوبلر)، وعمليات محطات الوصول والإقلاع في المطارات، والملحق ١٤ (المطارات)، ومفاهيم الرادار، والنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية، ومراقبة الاقتراب بالرادار؛

— تقديم ٨٣ منحة دراسية في أكاديمية طيران سنغافورة في ميادين التحقيق بحوادث الطائرات ومنعها، وإدارة وتشريعات الطيران المدني، والإدارة والتحقيق بشأن السلامة/في إطار خدمات الحركة الجوية، وإدارة الأزمات بخصوص أمن الطيران، ونظم الاتصالات، والملاحة، والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، والإدارة في حالات الطوارئ، برنامج سلامة الدولة، ومفتشي رصد السلامة (عمليات الصيانة والرحلات الجوية)؛

— وتقديم ١٨٠ منحة دراسية للمشاركين في دورات عُدت في مركز تايلند للتدريب على الطيران في برنامج الكفاءة باللغة الانجليزية، وإدارة أمن الطيران، والتعامل مع السلع الخطرة، والعوامل الإنسانية، والأحوال الجوية، ونظم إدارة السلامة.

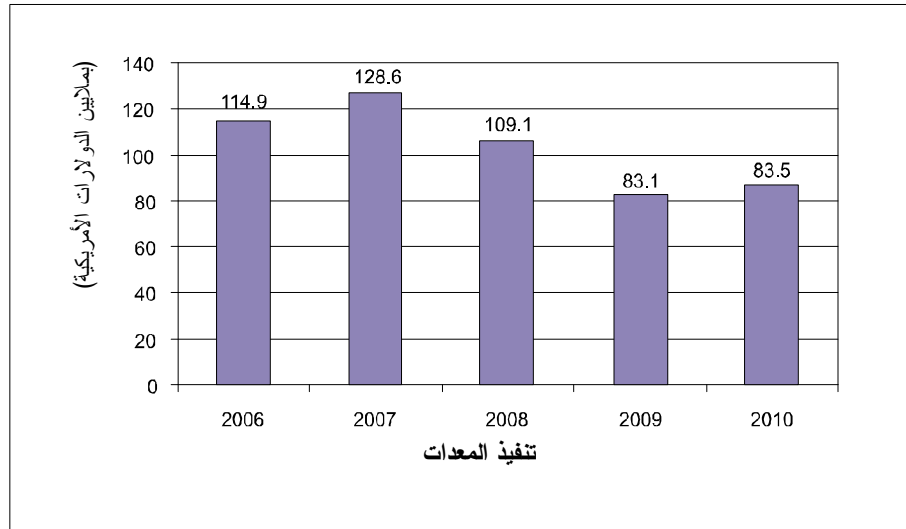
بالإضافة إلى ذلك، قام خبراء الإيكاو المعينون عن طريق مشاريع التعاون الفني بتدريب ٣ ٢٩١ فردا يعملون في إدارة الطيران المدني داخل البلد في مختلف المجالات. وللتعويض عن خفض التمويل من جانب برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الذي كان يدعم التدريب من خلال تقديم المنح التدريبية، واصلت الدول أيضا توفير التدريب المضمون لمواطنيها كجزء من عنصر المشتريات في برنامج الإيكاو للتعاون الفني. وفي عام ٢٠١٠، استفاد ٣٦٨ موظفا وطنيا من التدريب على التكنولوجيا الجديدة وفي تشغيل الأجهزة المشتراة عن طريق مشاريع الإيكاو. ووصل مجمل الأموال المخصصة للتدريب في إطار عقود الشراء إلى ١,٣ مليون دولار أمريكي.

كان لتدريب العاملين في الحقل الفني والتشغيلي وفي حقل الإدارة أهمية خاصة من حيث تحسين قدرات الدول على المراقبة. وطبقا للمعلومات المقدمة من الدول الأعضاء، بدأ استيعاب العاملين المدربين عن طريق برنامج التعاون الفني تدريجيا من قبل إدارات الطيران المدني التي تستفيد بصورة كبيرة من تدريب القوة العاملة من العاملين المؤهلين في مجال سلامة وأمن الطيران، بما فيهم المفتشون، والاحتفاظ بها.



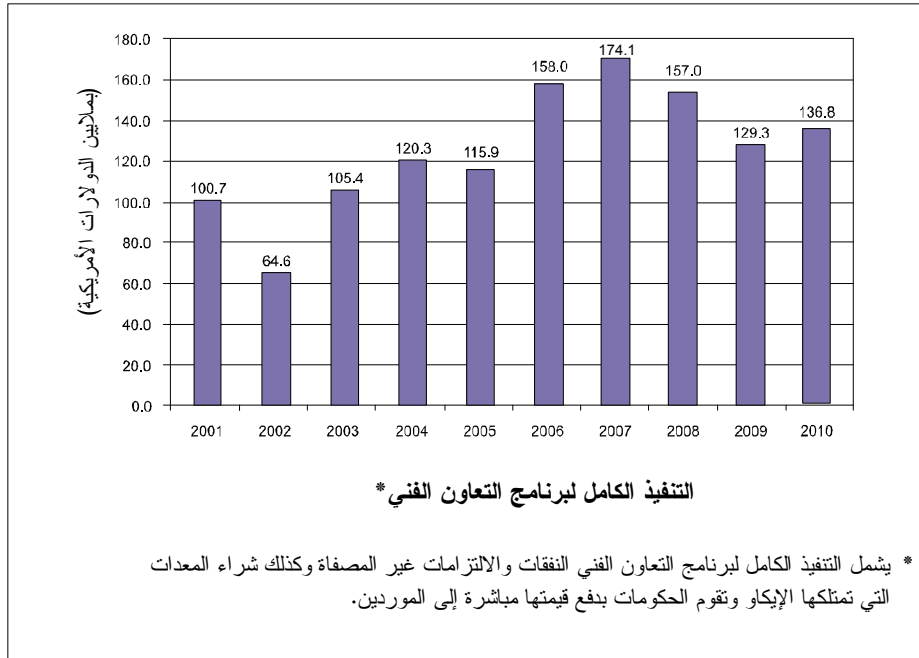
المعدات والعقود الباطنية

خلال عام ٢٠١٠، صدرت ٣٩٩ أوامر شراء وعقود باطنية لبرنامج التعاون الفني، ووصلت قيمة تنفيذ المشتريات الميدانية إلى ٨٣,٥ مليون دولار أمريكي. وتراوحت المساعدة التي قدمت إلى الدول لتحسين هيكل الطيران المدني لديها ما بين وضع الخصائص الفنية، والعطاءات، وإدارة عقود التسليم بالمفتاح المتعددة المراحل إلى طلب المعدات. وكان لهذه المساعدة أثر إيجابي ومباشر على سلامة وأمن المطارات، وعلى الاتصالات وهيكل الملاحة الجوية، مما مكن من تحقيق عمليات ملاحية جوية في البلدان والمناطق بكفاءة أكبر وتكلفة أقل. وبصورة خاصة، كفلت خبرة الإيكاو تطابق الخصائص الفنية مع القواعد والتوصيات الدولية المعمول بها ومع الخطط الوطنية للملاحة الجوية.



حجم التنفيذ حسب الهدف الاستراتيجي
(بالدولار الأمريكي)

| الهدف الاستراتيجي | الأمريكتان | | أفريقيا | آسيا والهادئ | | أوروبا والشرق الأوسط | | مجموع تنفيذ البرامج | |
|-------------------|------------|---------|---------|--------------|---------|----------------------|---------|---------------------|---------|
| | % | مليارات | | % | مليارات | % | مليارات | % | مليارات |
| A (السلامة) | 7,9 | 7,69 | 5,40 | 56,8 | 5,40 | 45,1 | 5,63 | 31,1 | 24,12 |
| B (الأمن) | 2,9 | 2,82 | 0,23 | 2,4 | 1,46 | 12,2 | 1,23 | 8,8 | 5,74 |
| C (حماية البيئة) | 2,1 | 2,04 | 0,14 | 1,5 | 0,12 | 1,0 | 0,0 | 0,0 | 2,30 |
| D (الكفاءة) | 44,2 | 43,00 | 2,43 | 24,6 | 1,84 | 15,4 | 4,40 | 24,3 | 51,58 |
| E (الاستمرارية) | 41,3 | 40,15 | 0,79 | 8,3 | 2,71 | 22,7 | 6,17 | 34,1 | 49,83 |
| F (سيادة القانون) | 1,7 | 1,61 | 0,60 | 6,3 | 0,44 | 3,7 | 0,67 | 3,7 | 3,32 |
| المجموع | 100,0 | 97,31 | 9,50 | 100,0 | 11,97 | 100,0 | 18,10 | 100,0 | 136,88 |



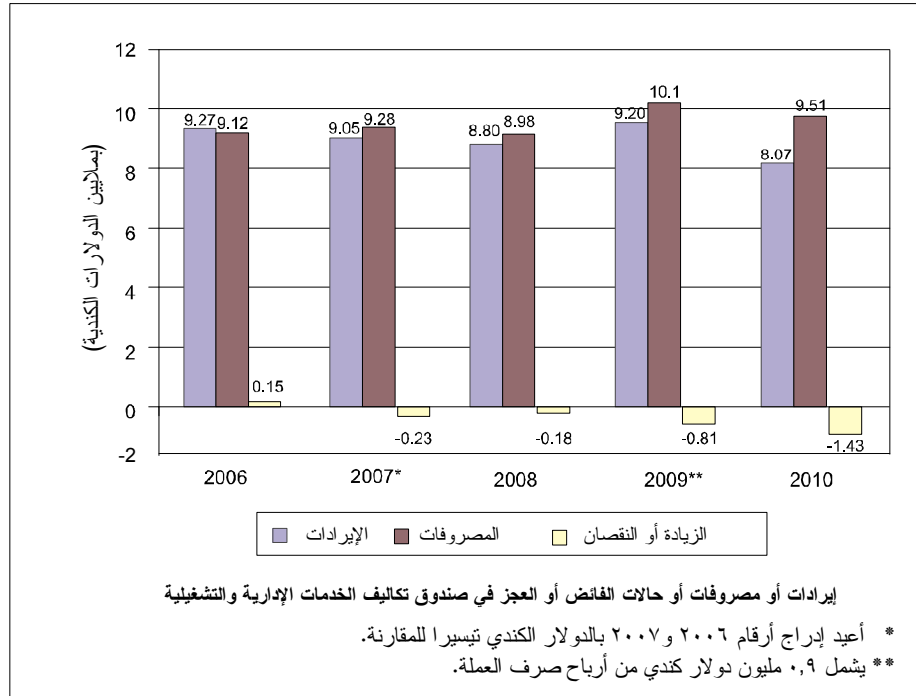
صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية

يُمَوَّل برنامج التعاون الفني من موارد من خارج الميزانية تقدمها جهات مانحة أو حكومات تقوم بتمويل مشاريعها الخاصة بها. وتحسب التكاليف الإدارية لتنفيذ المشروعات على أساس استرداد التكاليف، وتستخدم العائدات المجمعة من هذه التكاليف عن طريق صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية. ويغطي هذا الصندوق كامل تكلفة إدارة وتشغيل ودعم برنامج التعاون الفني، بما فيها تكلفة موظفي مكتب التعاون الفني، ونفقات التشغيل العامة، والمعدات. كما يتم أيضاً استرداد نفقات البرنامج العادي للخدمات المقدمة إلى برنامج التعاون الفني من صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية.

والدولار الكندي هو العملة الأساسية في ميزانيات وحسابات صناديق المنظمة بشأن الممتلكات، بما في ذلك صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية. أما بالنسبة للصناديق التي تُدار نيابة عن أطراف ثالثة، مثل الصناديق المنشأة لإدارة مشاريع التعاون الفني، فهي مسجلة بدولار الولايات المتحدة الأمريكية.

تعتبر مبالغ الفائض والعجز السنوي لصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية ناجمة عن الزيادة والنقصان في الدخل مقابل المصروفات خلال عام ما. وقد قدر فائض صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية في ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٠ بـ ١,٨ مليون دولار كندي. وتغطي هذه الصناديق العجز الممكن في عمليات البرنامج، كما تسدد، عند الاقتضاء، نفقات إنهاء خدمات الموظفين. وقد وصلت هذه النفقات بتاريخ ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٠ إلى حوالي ٤,٠ مليون دولار كندي.

تظهر النتائج المقدرة نقصا قدره ١,٤ مليون دولار كندي في عام ٢٠١٠ لا يشمل ربحا بمبلغ ٠,٥ مليون دولار كندي ناتجا عن إعادة تقييم عملة أجنبية. أما معدل متوسط النفقات العامة المحسوبة للمشروعات خلال السنوات الخمس القادمة فقد انخفض من ٥,٦٪ في عام ٢٠٠٦ إلى ٥,٣٪ في عام ٢٠١٠.



يمكن الحصول على معلومات تفصيلية عن المشروعات المنفذة في عام ٢٠١٠ من الموقع التالي <http://www.icao.int/annualreports>

البيان المالي



البيان المالي

السمات البارزة لعام ٢٠١٠

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

| ٢٠١٠ (بالدولار الكندي) | ٢٠٠٩ (بالدولار الكندي) | ٢٠٠٨ (بالدولار الكندي) | |
|---------------------------|---------------------------|---------------------------|--------------------------------------|
| ٨٥ ٥٠٧ ٠٠٠ | ٨٠ ٠٨٥ ٠٠٠ | ٧٩ ٩٥١ ٠٠٠ | الاعتمادات تمول من: |
| ٧٩ ٢٠٤ ٠٠٠ | ٧٤ ٠٦٠ ٠٠٠ | ٧٤ ١٨٤ ٠٠٠ | الإشتراكات المقررة |
| ١ ٩١٧ ٠٠٠ | ١ ٩١٧ ٠٠٠ | ١ ٩١٦ ٠٠٠ | الإيرادات المنفردة |
| ٤ ٣٨٦ ٠٠٠ | ٤ ١٠٨ ٠٠٠ | ٣ ٨٥١ ٠٠٠ | فائض الصندوق الفرعي لإدراج الإيرادات |

يُبين من الجدول ٢ أن الاعتماد الختامي لميزانية سنة ٢٠١٠ بلغ ٨٧ ٦٤٥ ٠٠٠ دولار كندي، وكان نتيجة لما يلي:

(١) ترحيل اعتمادات عام ٢٠٠٩ إلى عام ٢٠١٠ بمبلغ إجمالي قدره ١٣ ٩٣٤ ٠٠٠ دولار كندي، وفقا للفقرة ٦-٥ والفقرة ٧-٥ من النظام المالي والوثيقة C-DEC 190/3؛

(٢) نقل الاعتمادات إلى صناديق أخرى بمبلغ ١ ٣٤٥ ٠٠٠ دولار كندي؛

(٣) نقل الاعتمادات بين الأهداف الاستراتيجية أو استراتيجيات دعم التنفيذ وفقا للفقرة ٩-٥ من اللوائح المالية؛

(٤) التصويبات التالية بمبلغ إجمالي قدره ١١ ٤٥١ ٠٠٠ دولار كندي لخفض اعتمادات سنة ٢٠١١ وزيادة اعتمادات سنة ٢٠١١؛

(أ) الالتزامات المتعلقة بمبلغ ٨ ٦١١ ٠٠٠ دولار كندي وفقا للفقرة ٧-٥ من اللوائح المالية؛

(ب) ترحيل اعتمادات عام ٢٠١٠ إلى عام ٢٠١١ بمبلغ ٢ ٧٤٠ ٠٠٠ دولار كندي بحسب الفقرة ٦-٥ من اللوائح المالية.

وبلغت النفقات الفعلية لعام ٢٠١٠ مبلغ ٨٥ ٥٠١ ٠٠٠ دولار كندي. ولأول مرة، في عام ٢٠١٠، أعد جزء من فواتير الدول الأعضاء بالدولار الأمريكي والجزء الآخر بالدولار الكندي. وكان سعر صرف الدولار الكندي مقابل الدولار الأمريكي في ٢٠١٠/١/١ (وهو تاريخ إعداد الفواتير بالدولار الأمريكي) أقل من السعر المعتمد لدى وضع ميزانية ٢٠١٠، مما أسفر عن انخفاض في إجمالي الاشتراكات بلغ ٢ ١٤٤ ٠٠٠ دولار كندي. وقد أضيف هذا المبلغ إلى النفقات الفعلية (٨٥ ٥٠١ ٠٠٠ دولار كندي) بغرض إعادة قيد مجموع المبلغين (٨٧ ٦٤٥ ٠٠٠ دولار كندي) بسعر الصرف المعتمد في وضع الميزانية.

الجدول ٢: الاعتمادات المالية المنقحة لسنة ٢٠١٠
(بآلاف الدولارات الكندية)

| المصروفات | | | الاعتمادات | | | | | |
|---------------------------------------|-----------------------------------|-----------------|---|----------|-------------------------------------|-------------------------------|---|-------------------|
| معدل الصرف المعتمد في إعداد الميزانية | فرق سعر الصرف لدى إعداد الميزانية | النفقات الفعلية | المبالغ المنقولة بين الأهداف الاستراتيجية | | المبالغ المنقولة من السنوات السابقة | قرارات الجمعية العمومية ٢٩-٣٦ | الأهداف الاستراتيجية/ استراتيجيات دعم التنفيذ | |
| | | | الاعتمادات المنقحة | التسويات | | | | انخفاض الاعتمادات |
| | | | | | | | الأهداف الاستراتيجية | |
| | | | | | | | A - السلامة | |
| 20 114 | 468 | 19 646 | 20 114 | (1 610) | 1 619 | 3 920 | 16 185 | |
| | | | | | | | B - الأمن | |
| 7 233 | 163 | 7 070 | 7 233 | (260) | (1 491) | 206 | 8 778 | |
| | | | | | | | C - حماية البيئة | |
| 1 869 | 25 | 1 844 | 1 869 | (316) | 163 | (205) | 472 | |
| | | | | | | | D - الكفاءة | |
| 20 519 | 824 | 19 695 | 20 519 | (3 389) | 64 | 2 540 | 21 304 | |
| | | | | | | | E - الاستمرارية | |
| 1 616 | 114 | 1 502 | 1 616 | (261) | (280) | 111 | 2 046 | |
| | | | | | | | F - سيادة القانون | |
| 813 | 10 | 803 | 813 | (3) | 10 | 16 | 790 | |
| | | | | | | | المجموع الفرعي | |
| 52 164 | 1 604 | 50 560 | 52 164 | (5 839) | 85 | (205) | 7 265 | |
| | | | | | | | استراتيجيات دعم التنفيذ | |
| | | | | | | | الإدارة والتنظيم | |
| 20 831 | 320 | 20 511 | 20 831 | (4 527) | 1 714 | 4 006 | 19 638 | |
| | | | | | | | دعم البرامج | |
| 14 650 | 220 | 14 430 | 14 650 | (1 085) | (1 799) | 2 663 | 14 871 | |
| | | | | | | | المجموع الفرعي | |
| 35 481 | 540 | 34 941 | 35 481 | (5 612) | (85) | 6 669 | 34 509 | |
| | | | | | | | المجموع | |
| 87 645 | 2 144 | 85 501 | 87 645 | (11 451) | | (205) | 13 934 | |
| | | | | | | | المواءمة التنظيمية | |
| | | | | | | (140) | 140 | |
| | | | | | | | المجموع | |
| 87 645 | 2 144 | 85 501 | 87 645 | (11 451) | 0 | (345) | 13 934 | |

ويبين الجدول ٣ الوضع المالي للمنظمة، من حيث الأرصدة النقدية المتوفرة في الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل، في بداية السنة وفي نهاية ربيع كل سنة، ومقارنة بأرقام سنة ٢٠٠٩.

الجدول ٣: الأرصدة النقدية في عام ٢٠١٠

(بالدولار الكندي)

| بتاريخ | ٢٠٠٩ | | ٢٠٠٨ | |
|-----------|------------------------------------|---|------------------------------------|---|
| | الصندوق العام (بالدولار الكندي) | صندوق رأس المال العامل (بالدولار الكندي) | الصندوق العام (بالدولار الكندي) | صندوق رأس المال العامل (بالدولار الكندي) |
| ١ يناير | ١٥ ١٤٠ ٠٠٠ | ٦ ٢٢٣ ٠٠٠ | ٢١ ٣٦٣ ٠٠٠ | ٧ ٢٦٥ ٠٠٠ |
| ٣١ مارس | ٢٠ ٧٦٠ ٠٠٠ | ٦ ٢٢٣ ٠٠٠ | ٢٦ ٩٨٣ ٠٠٠ | ٧ ٣٠٧ ٠٠٠ |
| ٣٠ يونيو | ١٩ ٩١٣ ٠٠٠ | ٦ ١٩٩ ٠٠٠ | ٢٦ ١١١ ٠٠٠ | ٦ ٩١١ ٠٠٠ |
| ٣٠ سبتمبر | ١٨ ٦٧٠ ٠٠٠ | ٦ ٢٠٢ ٠٠٠ | ٢٤ ٨٧٣ ٠٠٠ | ٦ ٤٧٥ ٠٠٠ |
| ٣١ ديسمبر | ١٥ ٦١٧ ٠٠٠ | ٥ ٩٩٨ ٠٠٠ | ٢١ ٦١٦ ٠٠٠ | ٦ ٢٢٣ ٠٠٠ |

الجدولان ٤ و ٥ أدناه مقتسبان من البيانات المالية المراجعة للإيكاو عن عام ٢٠١٠. وقد أعدت البيانات المالية لعام ٢٠١٠ حسب المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام لأول مرة. وترد الشروح والتفاصيل الوافية في عرض الأمين العام والملاحظان على البيانات المالية، الذين ضمتهما البيانات المالية المراجعة للإيكاو عن عام ٢٠١٠.

يمثل الجدول ٤ ملخصاً للإيرادات والنفقات لعام ٢٠١٠ على أساس المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام، مستمداً من البيان المالي الثاني، من البيانات المالية، ويتضمن جميع الصناديق التي تشرف عليها الإيكاو.

الجدول ٤: ملخص الإيرادات والنفقات (جميع الصناديق)

| ٢٠١٠ (بالدولار الكندي) | |
|---------------------------|-----------------------------------|
| الدخل: | |
| ١٢٢ ٨٤٧ ٠٠٠ | المساهمات لتنفيذ اتفاقات المشاريع |
| ٧٧ ٤٨٣ ٠٠٠ | الاشتراكات |
| ١٣ ١٧٣ ٠٠٠ | الأنشطة المدرة للدخل الأخرى |
| ٥ ٩٧٦ ٠٠٠ | المساهمات الطوعية الأخرى |
| ٣ ٧٩٨ ٠٠٠ | إيرادات أخرى |
| ٢٢٣ ٢٧٧ ٠٠٠ | مجموع الدخل |
| النفقات | |
| ١٣٧ ٣٥٩ ٠٠٠ | رواتب ومستحقات الموظفين |
| ١٧ ٠٩٨ ٠٠٠ | النفقات التشغيلية العامة |
| ٦٧ ٧٩٦ ٠٠٠ | اللوازم والمستهلكات وغيرها |
| ١٠ ٠٦٨ ٠٠٠ | السفر والاجتماعات |
| ٢ ٣٧٥ ٠٠٠ | تكاليف مختلفة |
| ٢٣٤ ٦٩٦ ٠٠٠ | مجموع النفقات |
| (١١ ٤١٩ ٠٠٠) | الفائض/(العجز) التشغيلي |
| (٣٩٣ ٠٠٠) | أرباح/(خسائر) إعادة تقييم العملات |
| (١١ ٨١٢ ٠٠٠) | الفائض/(العجز) المبلغ عنه |

ويمثل الجدول ٥ الوضع المالي للمنظمة إلى غاية ٢٠١٠/١٢/٣١. ويوضح الأصول والخصوم والفوائض/(والعجز) بالنسبة لجميع الصناديق مجتمعة، وقد اقتبس من البيان الأول من البيانات المالية.

الجدول ٥: الوضع المالي إلى غاية ٢٠١٠/١٢/٣١ (جميع الصناديق)

| الرصيد الاستهلاكي في ٢٠١٠/١/١ (أعيد إدراجها لتيسير المقارنة) ^١ (بالدولار الكندي) | ٢٠١٠ (بالدولار الكندي) | |
|--|---------------------------|---|
| | | الأصول |
| | | الأصول الجارية |
| | | النقدية والمكافآت النقدية |
| ٢١٥ ٧٨٠ ٠٠٠ | ٢١٠ ٩١٥ ٠٠٠ | الأنصبة مستحقة القبض من الدول الأعضاء |
| ٥ ١٥١ ٠٠٠ | ٦ ٦٩٣ ٠٠٠ | المستحقة الدفع والسلف |
| ٢٩ ٧٧٨ ٠٠٠ | ١٢ ٥٧٩ ٠٠٠ | الموجودات |
| ٩٩٠ ٠٠٠ | ٩٨٧ ٠٠٠ | الأصول الأخرى |
| ٣ ١٣٢ ٠٠٠ | ٢ ٩٦٠ ٠٠٠ | المجموع الفرعي |
| ٢٥٤ ٩٢١ ٠٠٠ | ٢٣٤ ١٣٤ ٠٠٠ | الأصول غير الجارية |
| | | الأنصبة مستحقة القبض من الدول الأعضاء |
| ٥ ١١٧ ٠٠٠ | ٣ ٨٦٣ ٠٠٠ | المستحقة الدفع والسلف |
| ٥٤٣ ٠٠٠ | ٥٢١ ٠٠٠ | الممتلكات والمباني والتجهيزات |
| | ٦٩٩ ٠٠٠ | الأصول غير المحسوسة |
| ٦٥٠ ٠٠٠ | ٩٢ ٠٠٠ | الأصول المشتقة |
| ٦ ٣١٠ ٠٠٠ | ٥ ١٧٥ ٠٠٠ | المجموع الفرعي |
| ٢٦١ ٢٣١ ٠٠٠ | ٢٣٩ ٣٠٩ ٠٠٠ | مجموع الأصول |
| | | الخصوم |
| | | الخصوم الجارية |
| | | مداخيل مسبقة |
| ١٦١ ٢٨٢ ٠٠٠ | ١٦٣ ٣٥٦ ٠٠٠ | حسابات مستحقة الدفع والتزامات مستحقة |
| ٣٣ ٧١٣ ٠٠٠ | ٢٢ ٢٨٩ ٠٠٠ | استحقاقات العاملين |
| ٤ ٦٩١ ٠٠٠ | ٤ ٦١٢ ٠٠٠ | اعتمادات للحكومات المتعاقدة/ المقدمة للخدمات |
| ٢ ٥١٦ ٠٠٠ | ١ ٥٢٨ ٠٠٠ | المداخيل المسبقة |
| ٥٨٥ ٠٠٠ | ٣٤٣ ٠٠٠ | المجموع الفرعي |
| | ٢٦٩ ١٢٨ ٠٠٠ | الخصوم غير الجارية |
| | | استحقاقات العاملين |
| ٦٦ ٦٦٨ ٠٠٠ | ٧٦ ٩٠٠ | مجموع الخصوم |
| ٢٦٩ ٤٥٥ ٠٠٠ | ٢٦٩ ٠٢٨ ٠٠٠ | صافي الأصول/السندات |
| (٢٤ ٨٥٩ ٠٠٠) | (٣٥ ٤١٦ ٠٠٠) | (العجز المتراكم) |
| ١٦ ٦٣٥ ٠٠٠ | ٥ ٦٩٧ ٠٠٠ | الاحتياطيات |
| (٨ ٢٢٤ ٠٠٠) | (٢٩ ٧١٩ ٠٠٠) | مجموع الخصوم وصافي الأصول (العجز المتراكم) |

١- أعيد إدراج أرقام ٢٠١٠/١٢/٣١ لتيسير المقارنة على أساس المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام.

تجدر الإشارة إلى النقاط الرئيسية التالية في البيانات المالية لعام ٢٠١٠:

- مع تطبيق المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام في عام ٢٠١٠، أدرجت في بيان الوضع المالي الخصوم طويلة الأجل المتعلقة بالتأمين الصحي من فترة ما بعد الخدمة، والاجازة السنوية واستحقاق الإعادة إلى الوطن؛
- ظلت الحالة النقدية والوضع المالي يفيان بالاحتياجات من الإنفاق على المدى القصير، مع الإشارة إلى أن استحقاقات العاملين تصفى على أساس سيرورة البرامج؛
- هناك اشتراكات متأخرة مستحقة بمبلغ ١٢,٥ مليون دولار كندي، مسجلة كحسابات قبض بالقيمة الكاملة، وقد عرضت في البيانات المالية بقيمة مخفضة قدرها ١٠,٥ ملايين دولار كندي، واعتماد صاف لحساب غير مضمونة التحصيل، وفقا لما تقتضيه المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام، وهذا ما يحد من تنفيذ البرامج؛
- واصل برنامج التعاون الفني أداءه مع تحقيق هوامش ضيقة، غير أنه أحرز نتائج متطورة خلال عام ٢٠٠٩؛
- هذه هي السنة الثالثة التي تقدم فيها الحسابات بالدولار الكندي. ونظرا للتقلبات الكبيرة في سعر الصرف مقابل الدولار الأمريكي من سنة لأخرى تبقى هناك مكاسب وخسائر كبيرة ناتجة عن التعامل في العملة.

اعتماد المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام

- يجري تنفيذ المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام من قبل منظمات الأمم المتحدة خلال فترة ٢٠٠٨ حتى ٢٠١٤. ومن بين منافع هذه المعايير ما يلي:
- تحسين تطابق البيانات المالية وقابلية مقارنتها وإمكانية الاعتماد عليها؛
 - زيادة الشفافية مع احترام الأصول والخصوم؛
 - توفر معلومات أكثر شمولاً عن التكاليف بصورة أفضل؛
 - توفر الفرصة لتحسين الرصد وأشكال الرقابة الداخلية؛
 - وتحسين نوعية الإبلاغ المالي.

وقد اكتسبت الإيكاو بالفعل هذه المنافع، من خلال اعتماد المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام في ٢٠١٠ إضافة إلى منافع أخرى. وتبين المقارنة مع المعايير المحاسبية السابقة في الأمم المتحدة، أن المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام معترف بها داخل المجتمع الدولي، وتتص على قدر أكبر من الاشتراطات كما أنها وضعت من قبل هيئة مستقلة. ويمكن مقارنة البيانات المالية المدققة المعدة وفقا لهذه المعايير على نحو أفضل مع البيانات المالية لمنظمات القطاع العام الأخرى، وتوفر أساسا لزيادة الثقة ما بين أصحاب المصلحة. زد على ذلك أن الأصول والخصوم مبيّنة على نحو أفضل وأثرها معكوس في البيانات المالية بشكل أحسن. وعلى سبيل المثال، فإن حيازة المعدات والأصول غير المحسوسة

خلال العام (بمبلغ قدره ٠,٥ مليون دولار كندي) تُقدّم الآن في بيان الوضع المالي بدلا من حسابها على النفقات وتبينها في ملاحظة. فضلا عن ذلك، نجد الآن في صلب البيانات المالية جرد للمنشورات (بمبلغ يُقدر بـ ٠,٧ مليون دولار كندي) ومبالغ مستحقة كبيرة تتعلق باستحقاقات العاملين المتصلة بالتأمين الصحي بعد الخدمة، وإجازة زيارة الوطن والعودة إلى الوطن بعد انتهاء الخدمة، والتي وصل مجملها إلى ٧٦,٥ مليون دولار كندي بتاريخ ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٠، وهذا ما يزيد من الشفافية في الإبلاغ المالي.

ويترتب على الإقرار بالنفقات عند استهلاك الأصول وتحقيق المنافع توفر معلومات أوفى بشأن التكاليف. وعلى سبيل المثال، يجري الإقرار بالنفقات فقط عند بيع الأصول أو استخدامها. أما بالنسبة للموجودات من المنشورات والمعدات والأصول غير المحسوسة، فيعترف بها على أساس انخفاض القيمة أو استهلاك الديون طويلة مدد فائدتها. كما أن الزيادة والنقصان في الخصوم بالنسبة لمنافع العمال موجودة مباشرة في بيان الوضع المالي والأداء المالي للإيكاو، الذي يقدم معلومات أوفى عن الأداء المالي. وتتيح مسألة الحصول على معلومات مالية أفضل، ولا سيما بشأن الأصول والخصوم، فرصة جيدة لاستعراض ممارسات الإدارة والرقابات الداخلية. والأثر العام المترتب على اعتماد معايير المحاسبة الدولية للقطاع العام هو التحسين في نوعية الإبلاغ المالي، الذي يعتبر أداة أساسية في إدارة عمليات الإيكاو إدارة سليمة. مع إيلاء الاعتبار الكافي للاقتصاد والكفاءة والفاعلية.

إن اعتماد المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام جزء من الجهد الجاري الذي تبذله الأمم المتحدة لجعل منظومة الأمم المتحدة متماشية مع أفضل الممارسات المعترف بها دوليا، وفي هذه الحالة، من خلال تطبيق معايير محاسبة مستقلة وذات مصداقية على أساس استحقاق كامل.

وعن طريق تطبيق معايير المحاسبة الدولية للقطاع العام تطبيقا كاملا، تكون الإيكاو أحد أولى منظمات الأمم المتحدة التي نجحت في مواجهة هذا التحدي الهام جدا بنجاح.

خطة الأعمال المتداولة/شبكة الإيكاو لتقاسم المعرفة

اقترحت الإيكاو في عام ٢٠١٠، في إطار الجهود المتواصلة التي تبذلها للاستعداد للطوارئ في عالم الطيران المتغير باستمرار، اعتماد نهج يقوم على خطة أعمال متداولة لفترة الثلاث سنوات القادمة. وتتيح هذه الخطة لإدارة الإيكاو مرونة في التكيف مع التغيرات في عالم الطيران، وتُبقي في نفس الوقت على أفق الثلاثة السنوات. وسيتم في إطار هذه الخطة في عام ٢٠١٢ حذف العام الأول من فترة ٢٠١١-٢٠١٣ (وإضافة عام ٢٠١٤). وستتكون الخطة من أنشطة ومشروعات ممولة من الميزانية العادية أو من اشتراكات طوعية، ومن أنشطة تبقى بدون تمويل.

ونفذ مكتب الطيران الجوي خلال عام ٢٠١٠ مشروعا تجريبيا ناجحا لاستخدام النسخة ٢ من شبكة الإيكاو لتقاسم المعلومات. والنسخة ٢ هي أداة لإدارة المعلومات على نحو يمكن التكيف فيه ومبنية على نقطة التقاسم (SharePoint) ومصممة لكي توفر للأمانة قدرات في إدارة المشروعات والإبلاغ وتبادل المعلومات في مجال الأعمال والتعاون.

صندوق إدار العائدات الإضافية

مازال صندوق إدار العائدات الإضافية يوفر الفرص ويدير تكاليفه نتيجة لاستمراره في حسن أدائه.

وبالإضافة إلى إسهام الصندوق بمبلغ ٣٨٦ ٠٠٠ ٤ دولار كندي في اعتمادات ٢٠١٠، فقد قدم أيضا مبلغ ٥٣٠ ٠٠٠ دولار كندي كإسهام من خارج الميزانية وفقا للفقرة الفرعية (ج) من اللائحة المالية ٧-٣.

وصلت عائدات الصندوق لفترة الثلاثة سنوات ٢٠٠٨-٢٠٠٩-٢٠١٠ إلى ٤٥ ٠٠٠ ٠٠٠ دولار كندي، وبلغت التكاليف ٤٢ ٣٣٧ ٠٠٠ دولار كندي، أما إجمالي صافي الفائض فقد بلغ ٢ ٦٦٣ ٠٠٠ دولار كندي.

التقييمات وعمليات التدقيق

خلال عام ٢٠١٠، قام مكتب التقييم والتدقيق بعمليات لتدقيق الحسابات الداخلية لممارسات الشراء، وخدمات الترجمة الفورية ونظام تخطيط موارد المؤسسة المستخدم في إعداد العمليات المالية، ومشروع للتعاون الفني في الصومال. واستكملت عملية تقييم للبرنامج العالمي لتدقيق رصد السلامة بمساعدة خبير معار من سلطة الطيران المدني في إيطاليا.

وأنشئت قاعدة بيانات لتسهيل رصد التوصيات المنبثقة عن عمليات التدقيق والتقييمات الداخلية التي قام بها مكتب التقييم والتدقيق الداخلي ووحدة التفتيش المشتركة التابعة للأمم المتحدة.

وخلال العام قُدمت إلى المجلس تقارير وحدة التفتيش المشتركة حول خدمات استضافة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، ودعم الأمم المتحدة لأفريقيا، وإدارة المواقع على الإنترنت، بالإضافة إلى خطط العمل المقترحة من قبل الأمانة العامة.

المرفق ١ : عالم النقل الجوي في عام ٢٠١٠

وفقا للإحصائيات الأولية للنقل التي جمعتها الإيكاو، ارتفع مجموع الركاب الكيلومترين المنقولين في جميع الخدمات المنتظمة (أي الخدمات الدولية والمحلية معا) بنسبة ٨٪ (الخدمات الدولية ٨,٥٪ والخدمات المحلية ٧,١٪) عما كانت عليه في عام ٢٠٠٩. وهو عام شهد تقلصا في النقل يعود سببه إلى الأزمة المالية العالمية. ونقلت شركات الطيران في ١٩٠ دولة الأعضاء في الإيكاو حوالي ٢,٥ بليون راكبا في عام ٢٠١٠ أي بحوالي ٨,٧٪ زيادة عن عام ٢٠٠٩. والإحصاءات المفصلة للنقل الجوي متوفرة على موقع الإنترنت التالي: www.icao.int/annualreports.

وكان الارتفاع الكبير في احركة الجوية انعكاسا للنمو الاقتصادي الإيجابي في مختلف أنحاء العالم ويُعتقد بأن الناتج المحلي الإجمالي ارتفع بنسبة ٣,٩٪ في ٢٠١٠، وفقا لتقديرات Global Insight، وهي منظمة عالمية رئيسية للتنبؤات الاقتصادية.

وارتفعت حركة النقل الجوي بنسبة ٨,٥٪ في عام ٢٠١٠، بفضل قفزة قوية في أسفار الأعمال وفي السفر السياحي لمسافات طويلة، وخاصة في الأسواق الناشئة مثل مجموعة دول بريك (BRIC) (البرازيل، وروسيا، والهند، والصين)، حيث انتعشت السياحة إلى الخارج. وحققت شركات طيران الشرق الأوسط أعلى نسبة مئوية في حركة النقل الجوي، مسجلة نموا بنسبة ٢٠,٥٪، تلتها شركات الطيران في إقليمي أفريقيا (١٨,٣٪) وآسيا والمحيط الهادئ (١٢,٦٪).

ونمت حركة النقل الدولية في أوروبا وأمريكا اللاتينية والشمالية بنسبة ٧,٧٪ و ٦,٦٪ على التوالي. وترتبط أرقام النمو المنخفضة نسبيا في أوروبا وأمريكا الشمالية بالقاعدة الأوسع لحركة النقل، ومازالت لذلك تعكس زيادات كبيرة. وبالقيم المطلقة، استفادت أوروبا، فضلا عن ذلك، من قدرة الناقلين بأسعار مخفضة ووسعت أسواقها من مكان إلى آخر، ويعود السبب في ذلك جزئيا إلى توسع الاتحاد الأوروبي.

وبقي الطلب على السفر الجوي قويا ومستمرا على الرغم من آثار انفجار بركان إيجافالاجوكول (Eyjafjallajökull) الذي أغلق المجال الجوي بصورة جزئية في أوروبا في الربيع، محدثا اختلالا في أسفار الأعمال والسياحة وشللا في نقل البضائع جوا. وبسبب الرماد والغيوم البركانية، ألغيت أكثر من ١٠٠ ٠٠٠ رحلة جوية حسب التقديرات، بما فيها ٨٠٪ من الخدمات الجوية في الأسواق الداخلية الأوروبية، كما تأثر ٩ ملايين راكبا بسبب ذلك.

أما بالنسبة للخدمات الجوية المحلية، فقد ارتفع النمو العام للأسواق بنسبة ٧,١٪ مقارنة بما كان عليه في عام ٢٠٠٩. ومقابل معدلات النمو بنسبة ٢,٤٪ و ٧,٧٪ و ٧,٦٪ في أمريكا الشمالية والشرق الأوسط وأفريقيا على التوالي، وصلت نسبة النمو إلى ١٢,٨٪ في آسيا والهادئ؛ و ١٨,٦٪ في أمريكا اللاتينية و ٩,٩٪ في أوروبا.

واستفاد حجم الخدمات الجوية في آسيا والهادئ من زيادة في سوق الصين المحلية وصلت إلى حوالي ١٧٪. أما أمريكا الشمالية التي يشكل سوقها أكبر سوق محلية، فقد أدى التباطؤ في نمو حركة النقل إلى طمس الخط الفاصل بين الناقلين بأسعار مخفضة والنماذج التجارية القديمة.

وبشكل عام، أدى النمو المدهش في حركة النقل الجوي الدولي والأسواق المحلية القوية في البلدان النامية، مرفوقا بنمو اقتصادي أعلى فاق النمو في البلدان المتقدمة، إلى ظهور أنماط مختلفة من النمو وتباينات بين الأقاليم.

وازدادت قدرة شركات الطيران في العالم، والمعبر عنها بتوفر المقاعد الكيلومترية، بنسبة ٦,١٪. وعلى حين تراوح النمو في القدرة بين ١٨,٩٪ في الشرق الأوسط و ٢,٦٪ في أمريكا الشمالية، تحسنت عوامل الحمولة بنسبة ١٪ كمتوسط.

وأشار التحسين في عوامل الحمولة، إضافة إلى وجود نمو هامشي في عدد الرحلات المغادرة (٤,٩٪) المتصلة بالزيادة في حركة النقل، إلى الإدارة الكفوة من جانب صناعة شركات الطيران، الأمر الذي ساعد في استمرارية تطور النقل الجوي من وجهتي نظر اقتصادية وبيئية معا.

أما بالنسبة للنقل الجوي للبضائع، وبالتوازي من الطفرة المفاجئة في التجارة العالمية، فقد سجلت الأطنان الكيلومترية لنقل البضائع نموا بنسبة ١٨,٩٪، ويشكل هذا أكبر زيادة في ثلاث عقود وتحسينا مذهلا مقارنة مع عام ٢٠٠٩، عندما انخفضت الأطنان الكيلومترية لنقل البضائع بنسبة ٨,٩٪. وكان الناقلون بأسعار مخفضة في إقليم آسيا والهادئ من أوائل من شهد الانتعاش، حيث نما حجم نقل البضائع بنسبة ٢٣,٦٪، بينما سجلت جميع الأقاليم نموا برقمين.

كنتيجة للركود الأخير، تعززت العديد من اتجاهات الصناعة أو تأكدت، كما تسارعت وتيرة عمليات توحيد الناقلين الجويين، وبصورة رئيسية بالنسبة لشركات الطيران في الولايات المتحدة وأوروبا، وذلك للسماح للمشغلين بالإبقاء على التنافس. وفي نفس الوقت، واصل الناقلون بأسعار مخفضة توسعهم، وبصورة خاصة في آسيا، حيث يمثلون حاليا ١٥٪ من حصة سوق الركاب.

وفي الشرق الأوسط، استفادت شركات الطيران من نزعة التحرير الجارية وقدمت منتجا يعد بتوفير القيمة مقابل المبلغ، مع إقامة نقاط وصل مع مراكز الحركة الاستراتيجية بين الرحلات داخل الإقليم وطائرات جديدة وكفوة تقدم خدمات جذابة في المقاعد وفي وسائل الراحة.

وتتوقع الإيكاو، استنادا إلى أرقام غير مكتملة، أن تزيد الأرباح من العائدات التشغيلية بنسبة ٤٪ (لم تتوصل الإيكاو بالبيانات المالية الكاملة لعام ٢٠١٠ في وقت إعداد هذا التقرير بسبب الاختلافات في إصدار التقارير المالية السنوية).

ويُتوقع أن ينمو الاقتصاد العالمي بأكثر من ٣,٥٪ سنويا خلال السنوات الثلاث القادمة. وعلى هذا الأساس تنتبأ الإيكاو بأن عدد الركاب الكيلومترين في مختلف أنحاء العالم سيزداد بنسبة ٥,٣٪ في عام ٢٠١١، و٦,٢٪ في ٢٠١٢. ولا تزال أسعار النفط التي وصلت إلى ما يزيد على ٨٠ دولارا أمريكيا في نهاية العام وإلى أعلى ما كان عليه متوسط سعر النفط عام ٢٠٠٧ تشكل عبءة محتملة أمام النمو، ولو أنه يمكن التخفيف من أثر ذلك إلى حد ما بفضل دخول طائرات جديدة أكثر توفيراً للوقود إلى الأسواق.

وفي إطار الحديث عن الطائرات الجديدة، قام المصنَّعان الرئيسيان للطائرات بتسليم أكثر من ٩٧٢ طائرة خلال عام ٢٠١٠، ويتوقع أن تحل ٤٠٪ تقريبا من هذه الطائرات محل الطائرات العاملة في أسواق ناضجة. وستسهم الطائرات الجديدة الموفِّرة للوقود بخفض كمية الكربون الصادر عن قطاع الطيران، كما ستسهم بدعم الجهود المبذولة لمواجهة تغير المناخ.

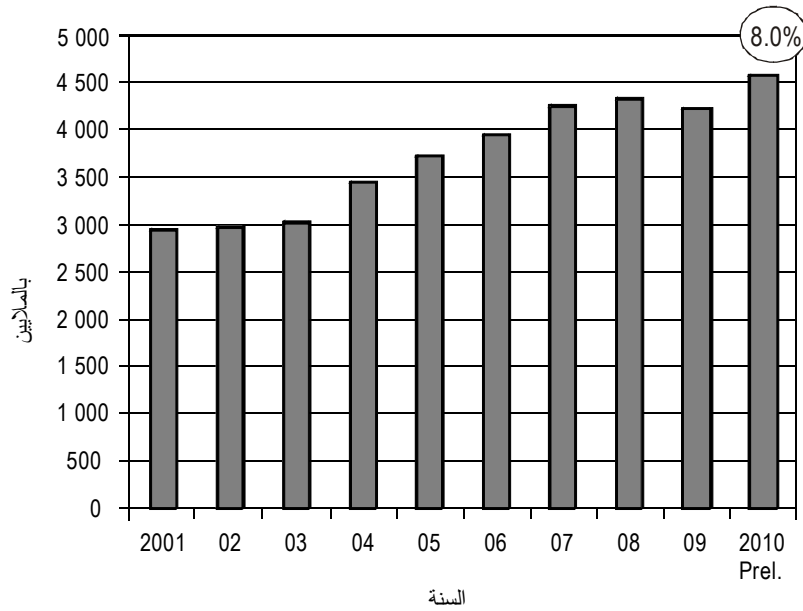
وفقا لتحليل بيانات السلامة العالمية بشأن طائرات النقل الجوي التجارية بما فيها الطائرات ذات الكتلة الإقلاعية المرخصة القصوى التي تتجاوز ٢٥٠ كيلوغرام، وقع ١٣٥ حادث طائرة (١٩ منها كانت مميتة) في الخدمات الجوية المنتظمة في عام ٢٠١٠، أي بزيادة قدرها ١٩,٤٪ عن عام ٢٠٠٩ الذي أبلغ خلاله عن حدوث ١١٣ حادثا. وبينما كان عدد الركاب الذين قضوا في حوادث الخدمات الجوية المنتظمة ٦١٠ ركاب في عام ٢٠٠٩، وصل هذا العدد في عام ٢٠١٠ إلى ٧٦٧ ركابا في عام ٢٠١٠، أي بزيادة نسبتها ٢٥,٧٪.

وعلى الرغم من أن زيادة عدد الحوادث في عام ٢٠١٠ تُعزى إلى الارتفاع في حركة النقل الجوي العالمية. بقي معدل الحوادث العالمية بصورة جوهرية دونما تغيير، أي عند مستوى أربع حوادث لكل مليون رحلة منتظمة.

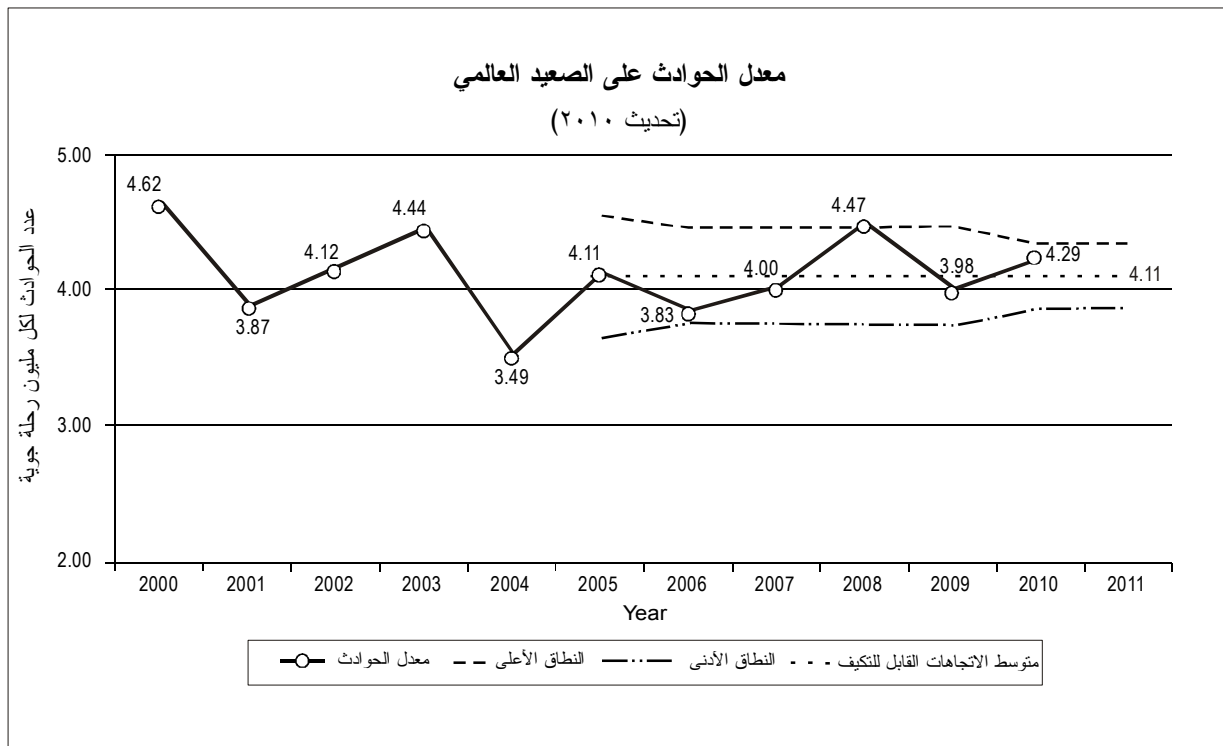
أما في عمليات نقل الركاب التجارية غير المنتظمة، فقد سُجِّل ١٣٧ حادثا في عام ٢٠١٠ (منها ٢٩ حادثا مميتا)، مقابل ١٤٥ حادثا سُجِّلَت في العام السابق. وقد تناقص عدد وفيات الركاب المرتبطة بالعمليات التجارية غير المنتظمة إلى ١٥٤ حادثا في عام ٢٠٠٩. ولم يكن بالإمكان تقدير معدلات الحوادث للعمليات غير المنتظمة بسبب عدم توفر أرقام النقل المتصلة بهذه الخدمات.

وفيما يخص إفعال التدخل غير المشروع، سجل ١٤ من هذه الأفعال خلال هذه السنة. وشملت محاولة للاستيلاء على الطائرة، وهجوما ضد أحد المرافق، وعملية تخريبية واحدة، علاوة على أحد عشر فعلا آخر منها أربع محاولات تخريبية. وأدرجت هذه الأفعال في الاحصاءات السنوية للاستعانة بها في تحليل الاتجاهات والتطورات (انظر الجدول ١١ في تنبيل هذا المرفق).

للحصول على بيانات أكثر شمولاً بالنسبة للسلامة يمكن للقراء الرجوع إلى قاعدة البيانات (<http://www2.icao.int/en/ism/istars>) على شبكة الإنترنت.



الشكل ١ — تطور الناتج المحلي الإجمالي العالمي بالأسعار الثابتة، ٢٠١٠-٢٠٠١



الشكل ٢ — معدل واتجاه الحوادث عالميا لأعوام ٢٠١٠-٢٠٠٠ (عدد الحوادث في كل مليون رحلة مغادرة منتظمة)

التدليل بالمرفق ١

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 الربح. 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 كيلومترى" 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 ٢٠٠١-٢٠١٠)**

| السنة | الركاب الزيادة السئوية % | | الركاب الزيادة السئوية % | | الركاب الزيادة السئوية % | | الركاب الزيادة السئوية % | | الركاب الزيادة السئوية % | | | |
|-------|-----------------------------------|------|-----------------------------------|------|-----------------------------------|------|-----------------------------------|-------|-----------------------------------|---------|---------|------|
| | بالملايين | % | بالملايين | % | بالملايين | % | بالملايين | % | بالملايين | % | | |
| 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 | 8.2 | 4 570 | -13.9 | 397 120 | 2.3 | |
| 2003 | 1 691 | 3.2 | 3 019 100 | 1.8 | 33.5 | 6.7 | 4.9 | 4 530 | -0.9 | 407 670 | 2.7 | |
| 2004 | 1 888 | 11.6 | 3 445 300 | 14.1 | 36.7 | 9.6 | 10.6 | 4 580 | 1.1 | 458 910 | 12.6 | |
| 2005 | 2 022 | 7.1 | 3 721 690 | 8.0 | 37.6 | 2.5 | 2.5 | 4 660 | 1.7 | 487 860 | 6.3 | |
| 2006 | 2 127 | 5.2 | 3 948 570 | 6.1 | 40.0 | 6.4 | 6.6 | 4 530 | -2.8 | 518 440 | 6.3 | |
| 2007 | 2 303 | 8.3 | 4 252 520 | 7.7 | 42.0 | 4.9 | 4.7 | 4 490 | -0.9 | 550 010 | 6.1 | |
| 2008 | 2 367 | 2.8 | 4 385 907 | 3.1 | 41.0 | -2.4 | -0.8 | 5 011 | 11.6 | 563 855 | 2.5 | |
| 2009 | 2 358 | -0.4 | 4 339 719 | -1.1 | 40.7 | -0.7 | -8.9 | 4 738 | -5.5 | 539 655 | -4.3 | |
| 2010 | 2 563 | 8.7 | 4 684 902 | 8.0 | 48.0 | 17.7 | 19.8 | 4 979 | 5.1 | 603 031 | 11.7 | |

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 وبالنسبة للبضائع طن كيلومتر من ٤,٩ إلى ٢,٧ في المائة ومجموع الأطنان الكيلومترية المنقولة من ٢,٧ في المائة إلى ١,٦ في المائة.

المصدر— النموذج A لإبلاغ 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 بالإيكاو، ٢٠٠١-٢٠١٠)

| السنة | الركاب الزيادة السنوية | | الركاب الزيادة السنوية | | أطنان بضائع الزيادة السنوية | | بضائع الزيادة السنوية | | طن كيلومتر الزيادة السنوية | | مجموع الأطنان الكيلومترية المنقولة الزيادة السنوية | |
|-------|------------------------------|-----------|------------------------------|-----------|-----------------------------------|-----------|-----------------------------|-----------|----------------------------------|-----------|---|-----------|
| | % | بالملايين | % | بالملايين | % | بالملايين | % | بالملايين | % | بالملايين | % | بالملايين |
| 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 | 8.3 | 764 | 7.9 | 2 374 810 | 6.6 | 24.1 | 6.7 | 126 400 | 2.0 | 3 040 | 7.5 | 349 820 |
| 2007 | 12.3 | 858 | 8.5 | 2 576 130 | 5.7 | 25.5 | 5.1 | 132 910 | 4.6 | 3 180 | 6.6 | 372 830 |
| 2008 | 3.8 | 891 | 4.1 | 2 682 761 | -1.2 | 25.2 | -0.9 | 131 740 | 6.6 | 3 390 | 2.3 | 381 341 |
| 2009 | 1.2 | 902 | -1.3 | 2 648 541 | -2.0 | 24.7 | -8.8 | 120 146 | -0.6 | 3 371 | -3.9 | 366 472 |
| 2010 | 10.6 | 998 | 8.5 | 2 873 806 | 28.7 | 31.8 | 21.8 | 146 321 | 6.4 | 3 586 | 13.5 | 415 985 |

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 بالإيكاو، ٢٠٠١-٢٠١٠)

| السنة | الركاب الكيلومترية (بالملايين) | مقاعد كيلومترية معروضة (بالملايين) | معامل حمولة الركاب % | بضائع طن كيلومتری (بالملايين) | بريد طن كيلومتری (بالملايين) | مجموع الأطنان الكيلومترية المنقولة (بالملايين) | مجموع الأطنان الكيلومترية المعروضة (بالملايين) | معامل حمولة الوزن % |
|-------|--------------------------------------|---|-------------------------------|-------------------------------------|------------------------------------|---|---|------------------------------|
| | | | | | | | | |
| 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 | 3 948 570 | 5 215 340 | 76 | 151 940 | 4 530 | 518 440 | 819 810 | 63 |
| 2007 | 4 252 520 | 5 544 460 | 77 | 159 050 | 4 490 | 550 010 | 868 300 | 63 |
| 2008 | 4 385 908 | 5 788 437 | 76 | 157 755 | 5 011 | 563 865 | 896 594 | 63 |
| 2009 | 4 339 719 | 5 671 180 | 77 | 143 752 | 4 738 | 539 655 | 859 267 | 63 |
| 2010 | 4 684 902 | 6 025 765 | 78 | 172 177 | 4 979 | 603 031 | 906 866 | 66 |

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

الجدول (٤): التوزيع الإقليمي للحركة المنتظمة — ٢٠١٠

| معامل حمولة الوزن (%) | الأطنان الكيلومترية المعروضة (بالملايين) | طن كيلومتری منقول بضائع (بالملايين) | معامل حمولة الركاب (%) | راكب كيلومتری منقول (بالملايين) | عدد الركاب المنقولين (بالآلاف) | مرات المغادرة للطائرات (بالآلاف) | عدد الكيلومترات المقطوعة للطائرات (بالملايين) | حسب الإقليم الإحصائي لتسجيل شركات الطيران | |
|---|---|--|---------------------------------|--|---|---|---|--|----------------------------|
| مجموع الخطوط (الدولية والداخلية) لشركات الدول الأعضاء بالايكاو | | | | | | | | | |
| 72 | 227 721 | 165 567 | 44 576 | 77 | 1 307 241 | 748 017 | 7 860 | 9 965 | أوروبا |
| | 25.1 | 27.5 | 25.9 | | 27.9 | 29.2 | 28.3 | 26.6 | النسبة من الحركة العالمية |
| 53 | 26 023 | 13 781 | 2 284 | 68 | 123 246 | 61 590 | 762 | 1 221 | أفريقيا |
| | 2.9 | 2.3 | 1.3 | | 2.6 | 2.4 | 2.7 | 3.3 | النسبة من الحركة العالمية |
| 62 | 79 404 | 49 525 | 16 191 | 76 | 348 321 | 112 359 | 884 | 1 969 | الشرق الأوسط |
| | 8.8 | 8.2 | 9.4 | | 7.4 | 4.4 | 3.2 | 5.2 | النسبة من الحركة العالمية |
| 69 | 264 564 | 181 420 | 62 812 | 76 | 1 283 421 | 710 974 | 6 247 | 9 642 | آسيا والمحيط الهادئ |
| | 29.2 | 30.1 | 36.5 | | 27.4 | 27.7 | 22.5 | 25.7 | النسبة من الحركة العالمية |
| 63 | 268 152 | 169 000 | 40 864 | 84 | 1 411 714 | 769 275 | 10 047 | 12 711 | أمريكا الشمالية |
| | 29.6 | 28.0 | 23.7 | | 30.1 | 30.0 | 36.2 | 33.9 | النسبة من الحركة العالمية |
| 58 | 41 003 | 23 738 | 5 450 | 70 | 210 959 | 160 669 | 1 958 | 2 015 | أمريكا اللاتينية والكاريبي |
| | 4.5 | 3.9 | 3.2 | | 4.5 | 6.3 | 7.1 | 5.4 | النسبة من الحركة العالمية |
| 66 | 906 866 | 603 031 | 172 177 | 78 | 4 684 902 | 2 562 884 | 27 759 | 37 523 | المجموع |
| الخطوط الدولية للدول الأعضاء بالايكاو | | | | | | | | | |
| 69 | 214 837 | 149 274 | 40 849 | 78 | 1 140 551 | 521 165 | 5 201 | 8 327 | أوروبا |
| | 33.4 | 35.9 | 27.9 | | 39.7 | 52.2 | 56.7 | 41.1 | النسبة من الحركة العالمية |
| 52 | 24 890 | 12 869 | 2 512 | 68 | 109 228 | 38 882 | 447 | 1 028 | أفريقيا |
| | 3.9 | 3.1 | 1.7 | | 3.8 | 3.9 | 4.9 | 5.1 | النسبة من الحركة العالمية |
| 63 | 79 946 | 47 790 | 16 592 | 76 | 320 235 | 87 779 | 641 | 1 794 | الشرق الأوسط |
| | 12.4 | 11.5 | 11.3 | | 11.1 | 8.8 | 7.0 | 8.9 | النسبة من الحركة العالمية |
| 67 | 184 904 | 123 846 | 55 859 | 76 | 735 365 | 199 173 | 1 365 | 5 027 | آسيا والمحيط الهادئ |
| | 28.7 | 29.8 | 38.2 | | 25.6 | 20.0 | 14.9 | 24.8 | النسبة من الحركة العالمية |
| 59 | 113 606 | 67 357 | 24 671 | 82 | 459 440 | 109 639 | 1 057 | 3 122 | أمريكا الشمالية |
| | 17.6 | 16.2 | 16.9 | | 16.0 | 11.0 | 11.5 | 15.4 | النسبة من الحركة العالمية |
| 58 | 25 824 | 14 849 | 5 839 | 71 | 108 987 | 41 364 | 460 | 954 | أمريكا اللاتينية والكاريبي |
| | 4.0 | 3.6 | 4.0 | | 3.8 | 4.1 | 5.0 | 4.7 | النسبة من الحركة العالمية |
| 65 | 644 006 | 415 985 | 146 321 | 77 | 2 873 806 | 998 002 | 9 171 | 20 252 | 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 المنقولة والركاب الكيلومترين المنقولين على الخطوط المنتظمة (البلدان أو مجموعات البلدان التي نقلت شركاتها أكثر من ١٠٠ مليون طن كيلومتر في عام ٢٠١٠)

| الركاب الكيلومترين المنقولون (بالملايين) | | | | الأطنان الكيلومترية المنقولة (بالملايين) (الركاب والبضائع والبريد) | | | | | | | | البلد أو مجموعة البلدان | | | | |
|--|---------------------|-----------------------------------|---------------------|---|---------------------|------------------------|---------------------|-----------------------------------|---------------------|------------------------|---------------------|-------------------------|---------|---------|----|----------------------------|
| العمليات الدولية | | مجموع العمليات (الدولية والمحلية) | | العمليات الدولية | | | | مجموع العمليات (الدولية والمحلية) | | | | | | | | |
| الزيادة أو النقصان (%) | الترتيب في عام 2010 | الزيادة أو النقصان (%) | الترتيب في عام 2010 | الزيادة أو النقصان (%) | الترتيب في عام 2010 | الزيادة أو النقصان (%) | الترتيب في عام 2010 | الزيادة أو النقصان (%) | الترتيب في عام 2010 | الزيادة أو النقصان (%) | الترتيب في عام 2010 | | | | | |
| 6 | 372 738 | 394 281 | 1 | 3 | 1 256 996 | 1 299 874 | 1 | 10 | 54 372 | 59 641 | 1 | 6 | 147 819 | 156 286 | 1 | United States |
| 33 | 55 348 | 73 488 | 10 | 20 | 334 762 | 400 610 | 2 | 50 | 12 618 | 18 871 | 6 | 26 | 42 155 | 53 302 | 2 | China ² |
| -4 | 89 019 | 85 811 | | -4 | 89 019 | 85 811 | | -5 | 16 966 | 16 189 | | -5 | 16 966 | 16 189 | | Hong Kong SAR ³ |
| 1 | 2 078 | 2 106 | | 1 | 2 078 | 2 106 | | 3 | 240 | 246 | | 3 | 240 | 246 | | Macao SAR ⁴ |
| -1 | 192 489 | 191 037 | 3 | 0 | 202 681 | 202 047 | 4 | 10 | 25 818 | 28 489 | 2 | 10 | 26 796 | 29 518 | 3 | Germany |
| 21 | 154 561 | 186 821 | 4 | 21 | 154 561 | 186 821 | 5 | 23 | 23 126 | 28 347 | 3 | 23 | 23 126 | 28 347 | 4 | United Arab Emirates |
| 0 | 222 319 | 221 953 | 2 | 0 | 230 644 | 229 649 | 3 | 1 | 22 785 | 23 053 | 4 | 1 | 23 453 | 23 650 | 5 | United Kingdom |
| 11 | 78 470 | 87 121 | 9 | 10 | 83 459 | 91 759 | 13 | 32 | 15 696 | 20 724 | 5 | 31 | 16 166 | 21 175 | 6 | Republic of Korea |
| 8 | 66 575 | 72 212 | 11 | 8 | 127 859 | 138 079 | 7 | 14 | 12 665 | 14 470 | 9 | 12 | 18 170 | 20 401 | 7 | Japan |
| 1 | 135 601 | 136 493 | 5 | 0 | 154 407 | 154 761 | 6 | 3 | 17 370 | 17 837 | 7 | 2 | 19 150 | 19 543 | 8 | France |
| 4 | 84 514 | 87 674 | 8 | 4 | 84 514 | 87 674 | 17 | 6 | 13 997 | 14 788 | 8 | 6 | 13 997 | 14 788 | 9 | Singapore |
| 4 | 84 575 | 87 695 | 7 | 4 | 84 575 | 87 696 | 16 | 11 | 12 500 | 13 845 | 10 | 11 | 12 500 | 13 845 | 10 | Netherlands |
| 42 | 37 143 | 52 616 | 16 | 31 | 83 828 | 109 435 | 9 | 47 | 5 168 | 7 614 | 14 | 36 | 9 918 | 13 474 | 11 | Russian Federation |
| 12 | 60 979 | 68 167 | 12 | 8 | 107 371 | 115 793 | 8 | 15 | 6 942 | 8 017 | 12 | 10 | 11 904 | 13 144 | 12 | Canada |
| -6 | 50 061 | 46 902 | 19 | -4 | 100 515 | 96 579 | 12 | -3 | 6 923 | 6 721 | 17 | -2 | 11 652 | 11 388 | 13 | Australia |
| 14 | 43 773 | 49 885 | 18 | 16 | 85 788 | 99 692 | 11 | 18 | 5 086 | 5 990 | 20 | 18 | 8 944 | 10 578 | 14 | India |
| 10 | 20 649 | 22 777 | 25 | 23 | 74 049 | 90 846 | 14 | 37 | 2 464 | 3 377 | 25 | 42 | 7 364 | 10 451 | 15 | Brazil |
| 14 | 59 782 | 68 079 | 13 | 10 | 80 094 | 88 300 | 15 | 17 | 6 369 | 7 424 | 15 | 13 | 8 276 | 9 367 | 16 | Spain |
| 25 | 80 462 | 100 633 | 6 | 25 | 80 502 | 100 664 | 10 | 25 | 7 366 | 9 225 | 11 | 25 | 7 370 | 9 229 | 17 | Ireland |
| 8 | 49 337 | 53 257 | 14 | 6 | 54 106 | 57 201 | 19 | 19 | 6 590 | 7 359 | 16 | 13 | 6 964 | 7 844 | 18 | Thailand |
| 31 | 40 408 | 52 733 | 15 | 31 | 40 408 | 52 733 | 20 | 37 | 5 621 | 7 723 | 13 | 37 | 5 621 | 7 723 | 19 | Qatar |
| 15 | 44 717 | 51 475 | 17 | 13 | 57 488 | 64 800 | 18 | 17 | 5 230 | 6 139 | 18 | 14 | 6 420 | 7 351 | 20 | Turkey |
| 16 | 35 020 | 40 719 | 20 | 13 | 45 532 | 51 564 | 21 | 17 | 5 251 | 6 137 | 19 | 15 | 6 207 | 7 140 | 21 | Malaysia |
| 10 | 34 084 | 37 341 | 23 | 15 | 43 951 | 50 446 | 22 | 5 | 4 187 | 4 383 | 23 | 10 | 5 151 | 5 645 | 22 | Italy |
| 20 | 33 552 | 40 408 | 21 | 20 | 33 698 | 40 564 | 25 | 22 | 4 358 | 5 299 | 21 | 22 | 4 371 | 5 314 | 23 | Switzerland |
| 10 | 483 | 529 | 110 | 10 | 483 | 529 | 111 | 11 | 4 696 | 5 234 | 22 | 11 | 4 696 | 5 234 | 24 | Luxembourg |
| 5 | 35 447 | 37 387 | 22 | 6 | 41 449 | 43 748 | 24 | 11 | 3 729 | 4 150 | 24 | 11 | 4 303 | 4 761 | 25 | Scandinavia ⁵ |
| 34 | 9 443 | 12 660 | 38 | 25 | 37 675 | 46 974 | 23 | 21 | 1 097 | 1 329 | 45 | 14 | 3 836 | 4 370 | 26 | Indonesia |
| 8 | 20 248 | 21 842 | 27 | 6 | 28 891 | 30 758 | 27 | 11 | 2 902 | 3 224 | 26 | 9 | 3 746 | 4 102 | 27 | Saudi Arabia |
| 6 | 20 804 | 22 101 | 26 | 4 | 29 700 | 31 012 | 26 | 7 | 2 501 | 2 676 | 28 | 5 | 3 379 | 3 554 | 28 | South Africa |
| 19 | 16 910 | 20 196 | 29 | 11 | 25 364 | 28 084 | 28 | 36 | 1 899 | 2 590 | 30 | 28 | 2 684 | 3 438 | 29 | Philippines |
| 7 | 11 822 | 12 628 | 39 | 10 | 17 523 | 19 200 | 33 | 13 | 2 204 | 2 495 | 33 | 13 | 2 769 | 3 140 | 30 | Chile |
| 7 | 9 005 | 9 596 | 44 | 6 | 13 983 | 14 760 | 42 | 26 | 1 977 | 2 495 | 32 | 24 | 2 499 | 3 097 | 31 | Colombia |
| 0 | 21 736 | 21 809 | 28 | 1 | 25 358 | 25 512 | 30 | -4 | 2 922 | 2 804 | 27 | -5 | 3 249 | 3 083 | 32 | New Zealand |
| 16 | 20 448 | 23 735 | 24 | 14 | 22 656 | 25 918 | 29 | 17 | 2 144 | 2 509 | 31 | 15 | 2 367 | 2 728 | 33 | Portugal |
| 6 | 16 454 | 17 477 | 32 | 10 | 16 757 | 18 369 | 36 | 11 | 2 348 | 2 610 | 29 | 13 | 2 375 | 2 680 | 34 | Israel |
| 4 | 17 233 | 17 883 | 31 | 3 | 18 374 | 18 947 | 34 | 15 | 2 056 | 2 361 | 34 | 14 | 2 159 | 2 456 | 35 | Finland |
| 7 | 17 776 | 19 077 | 30 | 7 | 17 965 | 19 293 | 32 | 7 | 2 191 | 2 337 | 35 | 7 | 2 210 | 2 358 | 36 | Austria |
| 33 | 9 530 | 12 721 | 37 | 28 | 16 531 | 21 095 | 31 | 35 | 1 065 | 1 439 | 42 | 30 | 1 797 | 2 344 | 37 | Viet Nam |
| -11 | 13 616 | 12 079 | 41 | -11 | 20 831 | 18 546 | 35 | -2 | 1 715 | 1 680 | 39 | -4 | 2 404 | 2 306 | 38 | Mexico |
| 22 | 7 079 | 8 609 | 47 | 22 | 7 079 | 8 609 | 48 | 21 | 1 843 | 2 221 | 36 | 21 | 1 843 | 2 221 | 39 | Belgium |
| 8 | 15 845 | 17 123 | 34 | 12 | 16 326 | 18 217 | 37 | 17 | 1 776 | 2 074 | 37 | 20 | 1 820 | 2 186 | 39 | Egypt |
| -9 | 13 949 | 12 753 | 36 | -9 | 13 950 | 12 753 | 44 | -6 | 1 893 | 1 773 | 38 | -6 | 1 893 | 1 773 | 41 | Bahrain |
| 23 | 6 333 | 7 770 | 51 | 13 | 14 487 | 16 322 | 39 | 49 | 635 | 943 | 49 | 23 | 1 373 | 1 683 | 42 | Iran (Islamic Republic of) |
| 12 | 9 562 | 10 681 | 42 | 12 | 9 746 | 10 875 | 45 | 13 | 1 460 | 1 653 | 40 | 13 | 1 478 | 1 671 | 43 | Ethiopia |
| 11 | 15 474 | 17 141 | 33 | 11 | 15 797 | 17 557 | 38 | 10 | 1 471 | 1 614 | 41 | 10 | 1 501 | 1 652 | 44 | Morocco |
| 4 | 12 047 | 12 581 | 40 | 4 | 13 779 | 14 326 | 43 | 3 | 1 331 | 1 374 | 44 | 3 | 1 515 | 1 554 | 45 | Pakistan |
| 37 | 6 418 | 8 808 | 46 | 26 | 11 997 | 15 158 | 41 | 30 | 716 | 932 | 50 | 23 | 1 225 | 1 501 | 46 | Argentina |
| 18 | 13 115 | 15 512 | 35 | 18 | 13 115 | 15 512 | 40 | 18 | 1 204 | 1 421 | 43 | 18 | 1 204 | 1 421 | 47 | Hungary |
| 20 | 7 750 | 9 338 | 45 | 20 | 7 750 | 9 338 | 47 | 19 | 988 | 1 180 | 46 | 19 | 988 | 1 180 | 48 | Sri Lanka |
| -1 | 7 962 | 7 886 | 49 | -1 | 7 962 | 7 886 | 52 | 0 | 1 004 | 1 003 | 47 | 0 | 1 004 | 1 003 | 49 | Kuwait |
| 2 | 5 911 | 6 056 | 56 | -4 | 8 765 | 8 458 | 50 | 18 | 646 | 762 | 53 | 9 | 909 | 992 | 50 | Peru |
| 4 | 7 695 | 8 026 | 48 | 4 | 7 925 | 8 257 | 51 | 0 | 965 | 967 | 48 | 0 | 987 | 986 | 51 | Kenya |
| -7 | 7 083 | 6 557 | 53 | -4 | 8 900 | 8 563 | 49 | -1 | 734 | 725 | 55 | 0 | 917 | 921 | 52 | Greece |
| 0 | 10 175 | 10 138 | 43 | 0 | 10 175 | 10 138 | 46 | 0 | 916 | 912 | 51 | 0 | 916 | 912 | 53 | Panama |
| 16 | 6 721 | 7 789 | 50 | 16 | 6 734 | 7 805 | 53 | 17 | 746 | 875 | 52 | 17 | 747 | 877 | 54 | Jordan |
| 13 | 5 551 | 6 257 | 55 | 13 | 5 605 | 6 320 | 56 | 14 | 663 | 756 | 54 | 14 | 668 | 762 | 55 | Mauritius |

| الركاب الكيلومترات المنقولون (بالملايين) | | | | الأطنان الكيلومترية المنقولة (بالملايين) (الركاب والبضائع والبريد) | | | | | | | | | | البلد أو مجموعة البلدان | | |
|--|-----------|-----------------------------------|------|---|-----------|-----------|-----------------------------------|------------------------|---------|------------------------|----------------|------------------------|----------------|-------------------------|------|---|
| العمليات الدولية | | مجموع العمليات (الدولية والمحلية) | | العمليات الدولية | | | مجموع العمليات (الدولية والمحلية) | | | الزيادة أو النقصان (%) | الترتيب في عام | الزيادة أو النقصان (%) | الترتيب في عام | | | |
| الزيادة أو النقصان (%) | 2009 | 2010 | 2010 | الزيادة أو النقصان (%) | 2009 | 2010 | 2010 | الزيادة أو النقصان (%) | 2009 | | | | | | 2010 | 2010 |
| 7 | 6 939 | 7 453 | 52 | 8 | 7 169 | 7 710 | 54 | 5 | 681 | 715 | 56 | 5 | 700 | 736 | 56 | Poland |
| 22 | 5 311 | 6 454 | 54 | 19 | 5 880 | 6 980 | 55 | 23 | 536 | 659 | 57 | 20 | 588 | 707 | 57 | Ukraine |
| 17 | 4 505 | 5 249 | 59 | 17 | 4 775 | 5 567 | 58 | 30 | 482 | 627 | 58 | 29 | 507 | 657 | 58 | Uzbekistan |
| 35 | 3 885 | 5 260 | 58 | 35 | 3 885 | 5 260 | 59 | 33 | 454 | 603 | 59 | 33 | 454 | 603 | 59 | Brunei Darussalam |
| -5 | 6 324 | 5 994 | 57 | -5 | 6 350 | 6 014 | 57 | -6 | 598 | 562 | 60 | -6 | 601 | 564 | 60 | Czech Republic |
| 19 | 4 016 | 4 763 | 61 | 19 | 4 308 | 5 129 | 60 | 23 | 404 | 496 | 62 | 23 | 431 | 530 | 61 | Oman |
| -1 | 4 927 | 4 872 | 60 | -1 | 4 953 | 4 905 | 62 | -17 | 620 | 517 | 61 | -16 | 623 | 521 | 62 | Banladesh |
| 8 | 2 760 | 2 987 | 72 | 8 | 4 529 | 4 905 | 61 | 9 | 283 | 308 | 70 | 9 | 455 | 495 | 63 | Kazakhstan |
| 19 | 3 182 | 3 802 | 64 | 19 | 3 230 | 3 855 | 66 | 17 | 363 | 424 | 63 | 17 | 368 | 428 | 64 | Fiji |
| 12 | 3 762 | 4 218 | 62 | 12 | 3 960 | 4 438 | 64 | 12 | 359 | 402 | 65 | 12 | 377 | 421 | 65 | Romania |
| 14 | 3 302 | 3 762 | 65 | 13 | 4 033 | 4 554 | 63 | 16 | 299 | 347 | 68 | 11 | 365 | 406 | 66 | Algeria |
| -2 | 4 163 | 4 070 | 63 | -2 | 4 163 | 4 070 | 65 | -2 | 412 | 403 | 64 | -2 | 412 | 403 | 67 | Cyprus |
| -8 | 3 445 | 3 180 | 70 | -8 | 3 445 | 3 180 | 72 | -6 | 424 | 398 | 66 | -6 | 424 | 398 | 68 | Iceland |
| 3 | 3 075 | 3 182 | 69 | 3 | 3 075 | 3 182 | 71 | 3 | 366 | 377 | 67 | 3 | 366 | 377 | 69 | Lebanon |
| -50 | 2 954 | 1 473 | 80 | -33 | 4 248 | 2 837 | 74 | -37 | 360 | 228 | 75 | -29 | 476 | 340 | 70 | Ecuador |
| 20 | 2 993 | 3 591 | 66 | 20 | 2 993 | 3 591 | 67 | 10 | 283 | 311 | 69 | 10 | 283 | 311 | 71 | Latvia |
| 7 | 2 920 | 3 111 | 71 | 3 | 3 293 | 3 384 | 69 | 1 | 277 | 280 | 73 | 0 | 309 | 308 | 72 | Libyan Arab Jamahiriya |
| -8 | 3 511 | 3 219 | 68 | -8 | 3 516 | 3 223 | 70 | -10 | 331 | 299 | 71 | -10 | 332 | 299 | 73 | El Salvador |
| 8 | 3 252 | 3 510 | 67 | 8 | 3 252 | 3 510 | 68 | -11 | 330 | 295 | 72 | -11 | 330 | 295 | 74 | Tunisia |
| -5 | 2 828 | 2 675 | 74 | -6 | 2 879 | 2 718 | 76 | -5 | 255 | 241 | 73 | -8 | 279 | 256 | 75 | Trinidad and Tobago |
| 8 | 987 | 1 069 | 90 | 8 | 2 551 | 2 765 | 75 | 8 | 91 | 99 | 91 | 8 | 230 | 249 | 76 | Venezuela |
| 17 | 2 529 | 2 949 | 73 | 17 | 2 529 | 2 949 | 73 | 8 | 230 | 249 | 74 | 8 | 230 | 249 | 76 | Malta |
| 8 | 2 175 | 2 357 | 76 | 8 | 2 258 | 2 448 | 78 | 9 | 210 | 228 | 76 | 9 | 218 | 237 | 78 | Yemen |
| -10 | 2 854 | 2 555 | 75 | -10 | 2 877 | 2 582 | 77 | 6 | 213 | 225 | 78 | 6 | 215 | 228 | 79 | Costa Rica |
| 8 | 1 928 | 2 084 | 78 | 8 | 2 005 | 2 166 | 80 | 6 | 182 | 192 | 80 | 8 | 189 | 205 | 80 | Tajikistan |
| -2 | 2 241 | 2 187 | 77 | -2 | 2 241 | 2 187 | 79 | -2 | 206 | 201 | 79 | -2 | 206 | 202 | 81 | Jamaica |
| 8 | 1 357 | 1 462 | 81 | 8 | 1 427 | 1 538 | 84 | 8 | 175 | 189 | 81 | 8 | 184 | 199 | 82 | Cuba |
| 1 | 870 | 879 | 97 | 13 | 1 873 | 2 121 | 81 | 12 | 80 | 90 | 97 | 8 | 169 | 183 | 83 | Nigeria |
| 4 | 1 385 | 1 437 | 82 | 4 | 1 415 | 1 468 | 87 | 23 | 129 | 159 | 82 | 23 | 132 | 162 | 84 | Syrian Arab Republic |
| 3 | 1 021 | 1 050 | 91 | 3 | 1 519 | 1 570 | 83 | 12 | 95 | 106 | 90 | 16 | 132 | 153 | 85 | Bolivia |
| 11 | 605 | 671 | 101 | 12 | 680 | 760 | 100 | 15 | 119 | 137 | 84 | 16 | 126 | 147 | 86 | Angola |
| -1 | 1 131 | 1 121 | 87 | -1 | 1 131 | 1 121 | 92 | 8 | 136 | 146 | 83 | 8 | 136 | 146 | 87 | Suriname |
| 10 | 1 093 | 1 200 | 85 | 10 | 1 470 | 1 611 | 82 | 11 | 98 | 108 | 89 | 9 | 134 | 145 | 88 | Myanmar |
| -10 | 1 640 | 1 473 | 79 | -10 | 1 668 | 1 498 | 85 | -18 | 168 | 137 | 85 | -19 | 171 | 139 | 89 | Namibia |
| 23 | 1 148 | 1 416 | 84 | 12 | 1 274 | 1 428 | 89 | 23 | 110 | 135 | 86 | 12 | 122 | 136 | 90 | Azerbaijan |
| -1 | 1 446 | 1 425 | 83 | -1 | 1 452 | 1 431 | 88 | -26 | 181 | 134 | 87 | -26 | 182 | 134 | 91 | Seychelles |
| -17 | 1 310 | 1 088 | 88 | -25 | 1 955 | 1 475 | 86 | -19 | 126 | 102 | 91 | -29 | 185 | 132 | 92 | Turkmenistan |
| 11 | 1 074 | 1 194 | 86 | 11 | 1 074 | 1 194 | 90 | 11 | 103 | 114 | 88 | 11 | 103 | 114 | 93 | Armenia |
| 41 | 386 | 544 | 108 | 37 | 728 | 997 | 95 | 21 | 56 | 68 | 102 | 20 | 94 | 112 | 94 | Papua New Guinea |
| 21 | 719 | 872 | 98 | 20 | 819 | 983 | 96 | 25 | 79 | 99 | 94 | 24 | 88 | 109 | 95 | Madagascar |
| -10 | 1 202 | 1 083 | 89 | -10 | 1 248 | 1 126 | 91 | -10 | 111 | 100 | 92 | -9 | 115 | 104 | 96 | Bulgaria |
| 9 | 2 635 036 | 2 859 370 | | 8 | 4 324 648 | 4 668 771 | | 14 | 365 157 | 414 536 | | 12 | 538 201 | 601 419 | | Total for above countries (98) ⁶ |
| | 13 505 | 14 436 | | | 15 070 | 16 131 | | | 1 315 | 1 449 | | | 1 455 | 1 611 | | Total for other countries |
| 9 | 2 648 541 | 2 873 806 | | 8 | 4 339 719 | 4 684 902 | | 14 | 366 472 | 415 985 | | 12 | 539 655 | 603 031 | | Total for 190 ICAO Member States |

- ١- معظم بيانات ٢٠١٠ مجرد تقديرات، وبذلك يمكن أن يتغير الترتيب ونسبة الزيادة أو النقصان بعد توافر البيانات الختامية.
- ٢- لأغراض الإحصاء، لا تتضمن البيانات الخاصة بالصين المنطقتين الإداريتين الحاصتين لهونغ كونغ وماكاو كما لا تشمل مقاطعة تايوان الصينية.
- ٣- الحركة الجوية بالمنطقة الإدارية الخاصة لهونغ كونغ.
- ٤- الحركة الجوية الخاصة بالمنطقة الإدارية الخاصة بماكاو.
- ٥- ثلاث دول: الدانمرك والنرويج والسويد.
- ٦- يشمل الدول المذكورة في الملاحظة رقم ٥.

المصدر: الاستمارة ألف للإبلاغ عن النقل الجوي وتقديرات الإيكاو الخاصة بالدول التي لم تقدم تقارير.

الجدول (٦): أطنان البضائع الكيلومترية المنقولة في الخدمات المنتظمة (البلدان أو مجموعة البلدان التي نقلت شركاتها الجوية أكثر من ٢٥ مليون طن كيلومتري من البضائع في عام ٢٠١٠)

| الأطنان الكيلومترية المنقولة (بالملايين) | | | | | | | | البلد أو مجموعة البلدان |
|--|--------|--------|---------------------------|-----------------------------------|--------|--------|---------------------------|----------------------------|
| العمليات الدولية | | | | مجموع العمليات (الدولية والمحلية) | | | | |
| الزيادة أو النقصان (%) | 2009 | 2010 | الترتيب في عام 2010 | الزيادة أو النقصان (%) | 2009 | 2010 | الترتيب في عام 2010 | |
| 17 | 19 937 | 23 252 | 1 | 12 | 35 084 | 39 149 | 1 | United States |
| 61 | 7 575 | 12 170 | 3 | 44 | 11 976 | 17 194 | 2 | China ² |
| -14 | 8 236 | 7 076 | | -14 | 8 236 | 7 076 | | Hong Kong SAR ³ |
| 14 | 32 | 37 | | 14 | 32 | 37 | | Macao SAR ⁴ |
| 48 | 8 480 | 12 583 | 2 | 48 | 8 551 | 12 648 | 3 | Republic of Korea |
| 24 | 7 781 | 9 666 | 4 | 24 | 7 781 | 9 666 | 4 | United Arab Emirates |
| 30 | 6 863 | 8 901 | 5 | 30 | 6 871 | 8 906 | 5 | Germany |
| 19 | 6 171 | 7 372 | 6 | 18 | 7 018 | 8 303 | 6 | Japan |
| 8 | 6 559 | 7 088 | 7 | 8 | 6 559 | 7 088 | 7 | Singapore |
| 4 | 5 862 | 6 107 | 8 | 4 | 5 864 | 6 108 | 8 | United Kingdom |
| 10 | 4 818 | 5 282 | 9 | 9 | 4 894 | 5 343 | 9 | France |
| 11 | 4 652 | 5 178 | 10 | 11 | 4 652 | 5 178 | 10 | Luxembourg |
| 26 | 3 960 | 5 004 | 11 | 26 | 3 960 | 5 004 | 11 | Netherlands |
| 51 | 1 953 | 2 946 | 13 | 53 | 2 306 | 3 532 | 12 | Russian Federation |
| 58 | 1 814 | 2 863 | 12 | 51 | 1 953 | 2 946 | 13 | Qatar |
| 19 | 2 059 | 2 450 | 14 | 24 | 2 091 | 2 593 | 14 | Thailand |
| 18 | 2 031 | 2 406 | 15 | 18 | 2 064 | 2 441 | 15 | Malaysia |
| 5 | 1 890 | 1 986 | 25 | 20 | 1 782 | 2 138 | 16 | Brazil |
| 35 | 1 069 | 1 443 | 16 | 5 | 2 032 | 2 131 | 17 | Australia |
| 43 | 996 | 1 422 | 17 | 31 | 1 347 | 1 764 | 18 | Canada |
| 19 | 1 129 | 1 348 | 21 | 34 | 1 235 | 1 654 | 19 | India |
| 9 | 1 202 | 1 310 | 18 | 42 | 1 043 | 1 486 | 20 | Colombia |
| 33 | 968 | 1 292 | 19 | 19 | 1 179 | 1 400 | 21 | Chile |
| 26 | 1 012 | 1 272 | 23 | 16 | 1 138 | 1 325 | 22 | Saudi Arabia |
| 17 | 1 072 | 1 251 | 20 | 9 | 1 202 | 1 310 | 23 | Belgium |
| 29 | 930 | 1 196 | 24 | 28 | 1 002 | 1 286 | 24 | Spain |
| 20 | 915 | 1 098 | 22 | 26 | 1 013 | 1 273 | 25 | Switzerland |
| 43 | 710 | 1 016 | 26 | 42 | 729 | 1 037 | 26 | Turkey |
| 12 | 886 | 988 | 27 | 11 | 889 | 991 | 27 | Italy |
| 23 | 688 | 848 | 28 | 23 | 688 | 848 | 28 | Israel |
| 9 | 770 | 841 | 29 | 9 | 770 | 841 | 29 | New Zealand |
| 33 | 577 | 768 | 30 | 33 | 577 | 768 | 30 | Bahrain |
| 51 | 484 | 729 | 31 | 50 | 485 | 729 | 31 | Finland |
| 11 | 631 | 697 | 32 | 7 | 682 | 727 | 32 | South Africa |
| 76 | 320 | 562 | 33 | 75 | 323 | 564 | 33 | Scandinavia ⁵ |
| 8 | 404 | 436 | 45 | 29 | 401 | 518 | 34 | Indonesia |
| 26 | 341 | 429 | 34 | 8 | 458 | 494 | 35 | Mexico |
| 24 | 286 | 355 | 35 | 26 | 342 | 429 | 36 | Austria |
| 18 | 279 | 329 | 39 | 37 | 311 | 428 | 37 | Viet Nam |
| 27 | 254 | 321 | 41 | 36 | 296 | 402 | 38 | Philippines |
| 44 | 202 | 291 | 36 | 22 | 301 | 369 | 39 | Portugal |

| الأطنان الكيلومترية المنقولة (بالملايين) | | | | | | | | البلد أو مجموعة البلدان |
|--|---------|---------|---------------------------|-----------------------------------|---------|---------|---------------------------|---|
| العمليات الدولية | | | | مجموع العمليات (الدولية والمحلية) | | | | |
| الزيادة أو النقصان (%) | 2009 | 2010 | الترتيب في عام 2010 | الزيادة أو النقصان (%) | 2009 | 2010 | الترتيب في عام 2010 | |
| -2 | 281 | 274 | 37 | 18 | 279 | 329 | 40 | Sri Lanka |
| 37 | 184 | 252 | 38 | 27 | 254 | 321 | 41 | Ethiopia |
| -10 | 271 | 245 | 43 | 4 | 270 | 282 | 42 | Pakistan |
| 0 | 242 | 241 | 40 | -2 | 281 | 274 | 43 | Kuwait |
| 102 | 101 | 203 | 42 | -10 | 272 | 245 | 44 | Kenya |
| 16 | 163 | 190 | 44 | 103 | 107 | 216 | 45 | Peru |
| 6 | 176 | 187 | 46 | 6 | 177 | 188 | 46 | Egypt |
| 18 | 152 | 179 | 47 | 18 | 153 | 179 | 47 | Mauritius |
| 26 | 138 | 174 | 48 | 26 | 138 | 174 | 48 | Jordan |
| 102 | 76 | 153 | 49 | 102 | 76 | 154 | 49 | Uzbekistan |
| 33 | 110 | 145 | 51 | 1 | 148 | 149 | 50 | Argentina |
| 0 | 136 | 136 | 50 | 33 | 110 | 145 | 51 | Ireland |
| 26 | 103 | 129 | 52 | 26 | 103 | 129 | 52 | Brunei Darussalam |
| 0 | 96 | 96 | 53 | 0 | 103 | 104 | 53 | Ecuador |
| -19 | 97 | 79 | 54 | -18 | 97 | 80 | 54 | Bangladesh |
| -10 | 86 | 78 | 55 | -10 | 86 | 78 | 55 | Iceland |
| 22 | 63 | 77 | 56 | 22 | 64 | 78 | 55 | Angola |
| 37 | 55 | 76 | 57 | 37 | 55 | 76 | 57 | Poland |
| 33 | 52 | 69 | 59 | -10 | 82 | 74 | 58 | Iran (Islamic Republic of) |
| -11 | 71 | 63 | 58 | 32 | 53 | 70 | 59 | Ukraine |
| -18 | 76 | 62 | 61 | 26 | 50 | 63 | 60 | Morocco |
| 22 | 49 | 60 | 60 | -18 | 76 | 62 | 61 | Fiji |
| 6 | 36 | 39 | 65 | 13 | 37 | 42 | 62 | Kazakhstan |
| -3 | 38 | 37 | 62 | 6 | 36 | 39 | 62 | Lebanon |
| 14 | 30 | 34 | 63 | -3 | 38 | 37 | 64 | Cyprus |
| 13 | 28 | 32 | 64 | 9 | 31 | 34 | 65 | Greece |
| 13 | 27 | 30 | 66 | 13 | 27 | 30 | 66 | Uganda |
| 10 | 26 | 28 | 77 | 12 | 27 | 30 | 66 | Cuba |
| 22 | 119 762 | 145 979 | | 20 | 143 343 | 171 806 | | Total for the above countries (68) ⁶ |
| | 384 | 341 | | | 409 | 371 | | Total for other countries |
| 22 | 120 146 | 146 321 | | 20 | 143 752 | 172 177 | | Total for 190 ICAO Member States |

- ١- معظم بيانات ٢٠١٠ مجرد تقديرات، وبذلك يمكن أن يتغير الترتيب ونسبة الزيادة أو النقصان بعد توافر البيانات الختامية.
- ٢- لأغراض الإحصاء، لا تتضمن البيانات الخاصة بالصين المنطقتين الإداريتين الخاصتين لهونغ كونغ وماكاو كما لا تشمل مقاطعة تايوان الصينية.
- ٣- الحركة الجوية بالمنطقة الإدارية الخاصة لهونغ كونغ.
- ٤- الحركة الجوية الخاصة بالمنطقة الإدارية الخاصة بماكاو.
- ٥- ثلاث دول: الدانمرك والنرويج والسويد.
- ٦- يشمل الدول المذكورة في الملاحظة رقم ٥.

المصدر: الاستمارة ألف للإبلاغ عن النقل الجوي وتقديرات الإيكاو الخاصة بالدول التي لم تقدم تقارير.

الجدول (٧): الإيرادات التقديرية لحركة نقل الركاب الدولية غير المنتظمة ٢٠١٠—٢٠٠١

| بملايين الركاب الكيلومترين المنقولين | | | | | | | | | | الفترة |
|--------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|--|
| 2010 | 2009 | 2008 | 2007 | 2006 | 2005 | 2004 | 2003 | 2002 | 2001 | |
| 210 475 | 197 690 | 223 360 | 241 730 | 245 105 | 262 560 | 266 590 | 240 720 | 244 930 | 272 790 | الحركة غير المنتظمة ^١ |
| 6.5 | -11.5 | -7.6 | -1.4 | -6.6 | -1.5 | 10.7 | -1.7 | -10.2 | 2.8 | نسبة التغيير السنوي (%) |
| 2 873 806 | 2 648 541 | 2 682 761 | 2 576 130 | 2 374 810 | 2 199 940 | 2 015 070 | 1 738 510 | 1 736 070 | 1 726 580 | الحركة المنتظمة |
| 8.5 | -1.3 | 4.1 | 8.5 | 7.9 | 9.2 | 15.9 | 0.1 | 0.5 | -3.6 | نسبة التغيير السنوي (%) |
| 3 084 281 | 2 846 231 | 2 906 121 | 2 817 860 | 2 619 915 | 2 462 500 | 2 281 660 | 1 979 230 | 1 981 000 | 1 999 370 | مجموع الحركة |
| 8.4 | -2.1 | 3.1 | 7.6 | 6.4 | 7.9 | 15.3 | -0.1 | -0.9 | -2.7 | نسبة التغيير السنوي (%) |
| 6.8 | 6.9 | 7.7 | 8.6 | 9.4 | 10.7 | 11.7 | 12.2 | 12.4 | 13.6 | 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): النقل في المطارات الكبرى في العالم
المطارات الخمسة والعشرون الأوائل حسب مجموع الركاب، ٢٠١٠

| حركات الطائرات | | | عدد المسافرين الذين يتم إركابهم وإنزالهم | | | المطار | المدينة | الترتيب |
|-------------------|----------------|----------------|--|------------------|------------------|--|-----------------------|---------|
| 2009 إلى 2010 (%) | 2009 (بالآلاف) | 2010 (بالآلاف) | 2009 إلى 2010 (%) | 2009 (بالآلاف) | 2010 (بالآلاف) | | | |
| -2.1 | 970 | 950 | 1.5 | 88 032 | 89 332 | Hartsfield-Jackson Atlanta International | Atlanta, GA | 1 |
| 6.2 | 488 | 518 | 13.1 | 65 375 | 73 948 | Beijing Capital International | Beijing | 2 |
| 6.7 | 828 | 883 | 4.1 | 64 398 | 67 027 | O'Hare International | Chicago, IL | 3 |
| -2.4 | 466 | 455 | -0.2 | 66 037 | 65 882 | Heathrow | London | 4 |
| 1.8 | 336 | 342 | 3.4 | 61 934 | 64 069 | Haneda (Tokyo International) | Tokyo | 5 |
| 5.7 | 545 | 576 | 4.3 | 56 521 | 58 976 | Los Angeles International | Los Angeles, CA | 6 |
| -6.3 | 525 | 492 | 0.4 | 57 907 | 58 165 | Charles de Gaulle | Paris | 7 |
| 1.9 | 639 | 651 | 1.4 | 56 030 | 56 820 | Dallas-Fort Worth International | Dallas/Fort Worth, TX | 8 |
| 0.0 | 456 | 456 | 4.0 | 50 891 | 52 945 | Frankfurt | Frankfurt | 9 |
| 3.9 | 612 | 636 | 4.1 | 50 167 | 52 211 | Denver International | Denver, CO | 10 |
| 9.7 | 288 | 316 | 10.5 | 45 581 | 50 349 | Hong Kong International | Hong Kong | 11 |
| -0.5 | 430 | 428 | 3.2 | 48 221 | 49 764 | Barajas | Madrid | 12 |
| 9.2 | 281 | 307 | 15.4 | 40 902 | 47 181 | Dubai International | Dubai | 13 |
| -4.3 | 415 | 397 | 1.2 | 45 915 | 46 487 | John F. Kennedy International | New York, NY | 14 |
| -1.3 | 402 | 397 | 3.8 | 43 570 | 45 217 | Schiphol Amsterdam | Amsterdam | 15 |
| 13.2 | 273 | 309 | 18.4 | 37 144 | 43 981 | Jakarta Soekarno-Hatta International | Jakarta | 16 |
| 4.7 | 258 | 270 | 5.6 | 40 500 | 42 785 | Bangkok Suvarnabhumi International | Bangkok | 17 |
| 9.4 | 245 | 268 | 13.0 | 37 204 | 42 039 | Changi | Singapore | 18 |
| 6.5 | 309 | 329 | 10.6 | 37 049 | 40 976 | Guangzhou Baiyun International | Guangzhou | 19 |
| 15.3 | 288 | 332 | 27.1 | 31 921 | 40 579 | Shanghai Pudong International | Shanghai | 20 |
| -1.3 | 538 | 531 | 1.2 | 40 007 | 40 477 | George Bush Intercontinental | Houston, TX | 21 |
| -1.0 | 511 | 506 | -1.8 | 40 469 | 39 757 | McCarran International | Las Vegas, NV | 22 |
| 1.9 | 380 | 387 | 5.8 | 37 224 | 39 392 | San Francisco International | San Francisco, CA | 23 |
| -1.8 | 457 | 449 | 1.9 | 37 825 | 38 552 | Sky Harbor International | Phoenix, AZ | 24 |
| 3.9 | 509 | 529 | 10.8 | 34 537 | 38 254 | Charlotte-Douglas International | Charlotte, NC | 25 |
| 2.3 | 11 450 | 11 714 | 5.7 | 1 215 361 | 1 285 165 | Total | | |

المطارات الخمسة والعشرون الأوائل في العالم حسب عدد الركاب الدوليين، ٢٠١٠

| حركات الطائرات | | | عدد المسافرين الذين يتم إركابهم وإنزالهم | | | المطار | المدينة | الترتيب |
|----------------------|-------------------|-------------------|--|-------------------|-------------------|------------------------------------|--------------|---------|
| 2009 إلى 2010 (%) | 2009 (بالآلاف) | 2010 (بالآلاف) | 2009 إلى 2010 (%) | 2009 (بالآلاف) | 2010 (بالآلاف) | | | |
| -1.5 | 408 | 402 | 0.4 | 60 782 | 61 041 | Heathrow | London | 1 |
| 2.1 | 429 | 438 | 0.3 | 53 015 | 53 150 | Charles de Gaulle | Paris | 2 |
| 10.0 | 279 | 307 | 10.5 | 45 581 | 50 349 | Hong Kong International | Hong Kong | 3 |
| 0.0 | 388 | 388 | 4.0 | 44 609 | 46 414 | Frankfurt | Frankfurt | 4 |
| 19.0 | 258 | 307 | 13.2 | 40 902 | 46 314 | Dubai International | Dubai | 5 |
| -0.5 | 391 | 389 | 3.8 | 43 567 | 45 215 | Schiphol Amsterdam | Amsterdam | 6 |
| 10.0 | 240 | 264 | 13.0 | 37 204 | 42 039 | Changi | Singapore | 7 |
| 8.2 | 194 | 210 | 16.8 | 28 208 | 32 950 | Incheon International | Seoul | 8 |
| 5.5 | 182 | 192 | 8.8 | 30 280 | 32 942 | Bangkok Suvarnabhumi International | Bangkok | 9 |
| -0.6 | 171 | 170 | 4.1 | 30 862 | 32 141 | Narita International | Tokyo | 10 |
| 2.9 | 238 | 245 | 5.7 | 29 388 | 31 051 | Barajas | Madrid | 11 |
| -5.6 | 197 | 186 | -3.0 | 28 721 | 27 870 | Gatwick | London | 12 |
| -1.5 | 270 | 266 | 8.6 | 23 265 | 25 259 | Franz Josef Strauss | Munich | 13 |
| 13.0 | 138 | 156 | 16.2 | 21 617 | 25 114 | Taiwan Taoyuan International | Taipei | 14 |
| 11.3 | 142 | 158 | 22.5 | 19 402 | 23 771 | Kuala Lumpur International | Kuala Lumpur | 15 |
| 6.7 | 178 | 190 | 10.4 | 21 096 | 23 281 | Fiumicino | Rome | 16 |
| 2.1 | 142 | 145 | 5.5 | 21 900 | 23 103 | John F. Kennedy International | New York, NY | 17 |
| 8.4 | 214 | 232 | 4.3 | 21 409 | 22 330 | Zurich | Zurich | 18 |
| 5.3 | 170 | 179 | 10.6 | 18 396 | 20 343 | Istanbul Ataturk International | Istanbul | 19 |
| 13.1 | 137 | 155 | 27.1 | 15 317 | 19 471 | Shanghai Pudong International | Shanghai | 20 |
| 11.1 | 216 | 240 | 16.1 | 16 548 | 19 204 | Toronto Pearson International | Toronto | 21 |
| 8.7 | 183 | 199 | 7.6 | 17 620 | 18 964 | Copenhagen | Copenhagen | 22 |
| 0.4 | 227 | 228 | 8.3 | 17 438 | 18 882 | Vienna International | Vienna | 23 |
| 15.5 | 97 | 112 | 20.4 | 15 211 | 18 319 | Antalya International | Antalya | 24 |
| -7.2 | 152 | 141 | -9.1 | 19 862 | 18 045 | Dublin | Dublin | 25 |
| 4.6 | 5 641 | 5 899 | 7.7 | 722 200 | 777 562 | Total | | |

المصدر: الاستمارة طاء للإبلاغ عن النقل الجوي والمواقع الإلكترونية للمطارات.

الجدول (٩): نتائج التشغيل وصافي النتائج^١
(الرحلات المنتظمة في الدول الأعضاء في الإيكاو)

| السنة | العائدات التشغيلية بالدولارات الأمريكية (بالملايين) | المصروفات التشغيلية بالدولارات الأمريكية (بالملايين) | النتائج التشغيلية | | النتائج الصافية ^١ | | الضرائب على الدخل بالدولارات الأمريكية (بالملايين) |
|-------------------|---|--|------------------------------|---|------------------------------|---|--|
| | | | النسبة من العائدات التشغيلية | المبلغ بالدولارات الأمريكية (بالملايين) | النسبة من العائدات التشغيلية | المبلغ بالدولارات الأمريكية (بالملايين) | |
| 2001 | 307 500 | 319 300 | -3.8 | -11 800 | -4.2 | -13 000 | 3 610 |
| 2002 | 306 000 | 310 800 | -1.6 | -4 800 | -3.7 | -11 300 | 2 300 |
| 2003 | 321 800 | 323 300 | -0.5 | -1 500 | -2.3 | -7 500 | -1 460 |
| 2004 | 378 800 | 375 500 | 0.9 | 3 300 | -1.5 | -5 600 | -2 560 |
| 2005 | 413 300 | 408 900 | 1.1 | 4 400 | -1.0 | -4 100 | -2 800 |
| 2006 | 465 200 | 450 200 | 3.2 | 15 000 | 1.1 | 5 000 | -3 380 |
| 2007 | 509 800 | 489 900 | 3.9 | 19 900 | 2.9 | 14 700 | -5 370 |
| 2008 | 569 500 | 570 600 | -0.2 | -1 100 | -4.6 | -26 100 | 2 240 |
| 2009 ^٣ | 475 800 | 473 900 | 0.4 | 1 900 | -1.0 | -4 600 | -1 580 |
| 2010 ^٣ | 546 500 | 524 800 | 4.0 | 21 700 | 2.9 | 15 800 | -1 800 |

- ١- تم تقدير العائدات والمصروفات للشركات التي لم تصدر تقارير.
- ٢- استقيت النتائج الصافية من النتائج التشغيلية من خلال إضافة (مع علامة زائداً أو ناقصاً حسب الاقتضاء) البنود غير التشغيلية (مثل الفوائد والإعانات المباشرة) والضرائب على الدخل. وتمثل النتائج التشغيلية وصافي النتائج المذكورة، ولاسيما صافي النتائج، الفوارق البسيطة بين تقديرات المبالغ الكبيرة (العائدات والمصروفات) ومن ثم فهي تتسم بقدر كبير من عدم اليقين.
- ٣- بيانات أولية. تم سابقاً تقدير صافي النتائج لعامي ٢٠٠٩ و ٢٠١٠ ولا تتضمن البنود المحاسبية الاستثنائية.
- المصدر: الاستثمارات هاء ووا للإبلاغ عن النقل الجوي وتقديرات الأيكاو الخاصة بالدول التي لم تقدم تقارير.

الجدول (١٠): أساطيل النقل التجاري في الدول الأعضاء في الإيكاو، في نهاية كل سنة، ٢٠٠١-٢٠١٠

| السنة | الطائرات النفاثة | الطائرات التوربينية المروحية | الطائرات ذات المحرك المكبسي | مجموع الطائرات |
|-------|------------------|------------------------------|-----------------------------|----------------|
| | العدد | النسبة المئوية | العدد | النسبة المئوية |
| 2001 | 15 923 | 78.8 | 118 | 0.6 |
| 2002 | 16 508 | 80.1 | 119 | 0.6 |
| 2003 | 16 931 | 81.0 | 110 | 0.5 |
| 2004 | 17 682 | 82.0 | 98 | 0.5 |
| 2005 | 18 221 | 82.7 | 94 | 0.4 |
| 2006 | 18 890 | 83.1 | 86 | 0.4 |
| 2007 | 19 893 | 83.7 | 80 | 0.3 |
| 2008 | 19 884 | 83.8 | 71 | 0.3 |
| 2009 | 20 275 | 84.1 | 67 | 0.3 |
| 2010 | 20 939 | 84.8 | 67 | 0.3 |

- ١- لم تدرج الطائرات التي تقل كتلتها القصوى عند الإقلاع عن ٩٠٠٠ كلغ (٢٠,٠٠٠ رطل).
- 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 فعلي | محاولة استيلاء | هجمات فعلية على التجهيزات | محاولات الهجمات على التجهيزات | الجرحي | القتلي |
| 1990 | 36 | 20 | 12 | 1 | 0 | 2 | 137 |
| 1991 | 15 | 7 | 5 | 1 | 0 | 2 | 7 |
| 1992 | 10 | 6 | 2 | 1 | 0 | 1 | 10 |
| 1993 | 48 | 30 | 7 | 3 | 0 | 8 | 112 |
| 1994 | 43 | 22 | 5 | 4 | 0 | 10 | 51 |
| 1995 | 17 | 9 | 3 | 2 | 0 | 3 | 2 |
| 1996 | 22 | 3 | 12 | 4 | 0 | 3 | 134 |
| 1997 | 15 | 6 | 5 | 2 | 0 | 1 | 4 |
| 1998 | 17 | 11 | 2 | 1 | 0 | 3 | 41 |
| 1999 | 14 | 11 | 2 | 0 | 0 | 1 | 4 |
| 2000 | 30 | 12 | 8 | 1 | 0 | 9 | 58 |
| 2001 ² | 24 | 7 | 2 | 7 | 4 | 3 | 3 525 |
| 2002 | 40 | 2 | 8 | 24 | 2 | 2 | 186 |
| 2003 | 35 | 3 | 5 | 10 | 0 | 12 | 20 |
| 2004 | 16 | 1 | 4 | 2 | 2 | 3 | 91 |
| 2005 | 6 | 2 | 0 | 2 | 0 | 2 | 3 |
| 2006 | 17 | 1 | 3 | 4 | 0 | 8 ³ | 2 |
| 2007 | 22 | 4 | 2 | 2 | 3 | 11 | 18 |
| 2008 | 23 | 1 | 6 | 3 | 0 | 13 ³ | 11 |
| 2009 | 23 | 5 | 3 | 1 | 0 | 14 ³ | 3 |
| 2010 | 14 | 0 | 1 | 1 | 0 | 11 ³ | 6 |

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 لتمكينها من تولي مسؤولية إدارة وتشغيل وصيانة تلك التجهيزات والخدمات في مطار كابول الدولي التي ستتقل من قوة المساعدة الأمنية الدولية التابعة لمنظمة حلف شمال الأطلسي (الناتو) إلى الوزارة في نهاية الفترة الانتقالية التي يغطيها المشروع. وقد أنجز هذا المشروع، الذي بدأ في ديسمبر ٢٠٠٧، في ديسمبر ٢٠١٠.

منجزات المشروع

استمرّ المشروع في مساعدة وزارة النقل والطيران المدني في نقل مطار كابول من الإشراف العسكري إلى الإشراف المدني، من خلال قيام مجموعة من خبراء الإيكافو بتوفير التوجيهات والوثائق، مع تقديم موظفي المساعدة التشغيلية الخدمات التي هناك حاجة ماسة إليها والتي تقي بالمعايير الدولية. وقدّم هذا المشروع المساعدة الفنية في مجالات خدمات معلومات الطيران، والاتصالات، والملاحة والاستطلاع، وعمليات المطار، وتكنولوجيا المعلومات، والهندسة، والأرصاد الجوية، والإنقاذ والإطفاء، ومراقبة الحركة الجوية، وإيقان اللغة الانجليزية. وتمّ شراء أجهزة محاكاة مراقبة الحركة الجوية ونظام نوتام. وتلقّى ٨ من مسؤولي الأرصاد الأفغان التدريب المتقدّم أثناء العمل. وتمّ إنجاز دليل عن عمليات المطار وإجراءات الطوارئ ونظم إدارة السلامة. وقدّم موظفو الإيكافو الإرشاد والدعم للمطار والوزارة وأصحاب المصلحة الآخرين في العديد من التخصصات، ممّا سرّع تطوير بوابة الدخول المهمّة هذه إلى تلك الأمة.

مراقبة السلامة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة أفغانستان، إلى تعزيز قدرة مراقبة السلامة الجوية لوزارة النقل والطيران المدني. وقد جرى تمديد هذا المشروع الذي بدأ في شهر سبتمبر ٢٠٠٨ حتى فبراير ٢٠١١.

منجزات المشروع

استمرّ المشروع في مساعدة وزارة النقل والطيران المدني في إجراء أنشطة مراقبة وتفتيش عمليات الطيران، بما في ذلك مشغلي الخطوط الجوية ومنظمات الصيانة. وأنشأت الوزارة مجلساً للسلامة لإعادة بناء قدرتها الرقابية. ووفّر فريق السلامة المشترك بين قسم السلامة التشغيلية في الايكاو وأفغانستان تفتيش الناقلين الأفغان مع تحديث قسم السلامة الجوية التابع للوزارة.

الأرجنتين

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

هدف المشروع

كان الهدف من خلال هذا المشروع، الذي تموله حكومة الأرجنتين، تحديث نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية التي توفر الهيكلية الأساسية للملاحة الجوية الوطنية والإقليمية. وكان المشروع يهدف إلى دعم سلامة واستدامة الطيران المدني. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في شهر سبتمبر ٢٠٠٤ في العام ٢٠١٠.

منجزات المشروع

أنجزت إدارة أكثر من ثلاث مئة استشاري محلي. ووضعت خطة لنقل هؤلاء الاستشاريين كموظفين فنيين وإداريين جدد في الإدارة الوطنية للطيران المدني. وتُخذت إجراءات لتطبيق نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية لدعم خدمات الملاحة الجوية لخطوط السير المحيطية من الأرجنتين إلى جنوب إفريقيا. وأنجزت منشآت أجهزة الأرصاد الجوية، وتمّ توفير المساعدة الفنية لصيانة الرادارات في EZEIZA وCORDOBA.

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". وقد تمّ تمديد هذا المشروع الذي بدأ في سبتمبر ٢٠٠٧ حتى ديسمبر ٢٠١١.

منجزات المشروع

بنتيجة المسح الذي أجري لأدلة إجراءات التشغيل الصادرة عن الإدارة الوطنية للطيران المدني (ANAC)، تمّ اقتراح توصيات وخطّة عمل لتعزيز قدرة الإدارة التنظيمية. كما جرى توفير المساعدة إلى الحكومة في وضع وتنفيذ برنامج السلامة التابع للدولة وبرنامج إدارة السلامة.

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 ثلاث سنوات.

منجزات المشروع

استمرّت التصليحات والتعديلات على الطائرات الحالية. وتم شراء لوازم الطائرات وخدمات الصيانة وقطع الغيار للطائرات والمساعدات الملاحية.

بوليفيا

تطوير الطيران الوطني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة بوليفيا، إلى الاستمرار في تمكين المديرية العامة للطيران المدني من مواصلة الاضطلاع بمسؤولياتها بكفاءة في مجال مراقبة السلامة الجوية وتعزيز تطوير الطيران الوطني. وقد بدأ هذا المشروع في ديسمبر ٢٠٠٩ وكان من المتوقع أن يدوم ٣٨ شهرا.

منجزات المشروع

استمرّ تنفيذ نظام إدارة الجودة استناداً إلى معيار ISO 9001. وتمّ الحفاظ على لائحة الطيران البوليفية وفقاً لملاحق الإيكاو. وبمساعدة خبراء الإيكاو الدوليين، أصدرت وحدة التدقيق الداخلي توصيات لتحسين إدارة المديرية العامة للطيران.

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 تلبي التطورات الديناميكية في قطاع الطيران، ومتطلبات التنمية الاجتماعية والاقتصادية في البلد مع النهوض بالتجارة والسياحة. وقد تمّ تمديد هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٥ إلى عام ٢٠١١.

منجزات المشروع

تمّ تمديد تعيين مدير سلامة الطيران من طرف الإيكاو كجزء من المساعدة التشغيلية لسنة واحدة. ووضعت اللمسات الأخيرة على المخطط التوجيهي للطيران المدني. ووضعت مجموعة من اللوائح لتنفيذ نظم ترخيص المطارات وإدارة السلامة في بوتسوانا. وأعدّ دليل لترخيص المطارات للاستخدام من قبل السلطة المعنية بالترخيص ومشغلي المطارات. وأجريت زيارات سابقة للترخيص إلى أربعة مطارات. كما جرى تنظيم دورة تدريبية لمفتشي المطارات لتعريفهم على استخدام الدليل المذكور أعلاه.

البرازيل

المؤهلات التخصصية والبحوث في مجال الطيران المدني

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من حكومة البرازيل، 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 أنجز هذا المشروع الذي بدأ في يولييه ٢٠٠١ في عام ٢٠١٠.

منجزات المشروع

من خلال هذا المشروع، شارك موظفو الوكالة الوطنية للطيران المدني في اجتماعات ومؤتمرات. وأجريت أنشطة تدريبية في مجالات السلامة وتنظيم الطيران والنقل الجوي ومخاطر الإجهاد وغيرها من المجالات ذات الصلة، وشمل ذلك دورة في "نظام تشغيل التحكم بالطيران". وتم توفير الدعم لوضع لوائح الطيران المدني وفقا لقواعد وتوصيات الايكاو من خلال استشاريتين دوليتين. وتم شراء أنظمة لعقد المؤتمرات بواسطة الفيديو بهدف تيسير التعلم عن بعد وتبادل المعلومات وإقامة رابط مع وفد البرازيل لدى الايكاو.

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 الأعضاء في الإيكاو، وإصدار خطابات المنح التدريبية وخطابات الرفض. وقد تمّ تمديد المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٩ حتى ديسمبر ٢٠١١.

منجزات المشروع

اختير ٦٣ مشتركا من ٢١ بلدا ناميا للتدريب على إدارة سلامة الطيران المدني أو المراقبة الأساسية لرادار الاقتراب أو الإشراف على تشغيل النقل الجوي أو إلكترونيات الملاحة والطيران في معهد إدارة الطيران المدني الصيني (CAMIC) أو جامعة الطيران المدني الصينية (CAUC).

مساعدة إلى إدارة مطارات الصين (منطقة ماكاو الإدارية الخاصة) (ADA)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الممول من إدارة مطارات الصين (منطقة ماكاو الإدارية الخاصة) (ADA) إلى إسداء النصح إلى الإدارة في المجالين الفني والتشغيلي لتحديث واستبدال نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع العاملة في مطار ماكاو الدولي. وقد بدأ المشروع في مارس ٢٠١٠ ومدته المتوقعة هي تسعة أشهر.

منجزات المشروع

لقد جرى تدريب فني. وتم تركيب واختبار نظام للتشغيل في جميع الأحوال الجوية وقواعد بيانات إعلانات الطيارين (نوتام) ونظام للاتصالات الصوتية (VCS) ونظم استبدال ذات تردد عال جدا ولمراقبة الحركة الجوية. وبدأت عملية تركيب رادار باحث ثانوي وحيد النبضة جديد (MSSR) ورادار لحركة السطح (SMR) ونطاق راديو دوبلر لجميع الاتجاهات ذات تردد عال جدا (DVOR) / جهاز لقياس المسافة (DME) ونظام للهبوط الآلي (ILS) والقياس عن بعد.

كوستاريكا

المخطط التوجيهي لمطار دانييل أوبيير الدولي في مدينة ليبيريا

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)، إعداد مخطط توجيهي لتوسيع قدرة مطار دانييل أوبيير الدولي بهدف تأهيله إلى مصاف المطارات الأكبر حجما بالإضافة إلى تلبية طلبات منطقة شمال المحيط الهادئ بالنسبة إلى التنمية الأوسع على الصعيد الاقتصادي والسياحي والتجاري. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في مارس ٢٠٠٨ في ديسمبر ٢٠١٠.

منجزات المشروع

تم توسيع نطاق المخطط التوجيهي ونظمت دورة عن نظم إدارة السلامة لمسؤولي المديرية العامة للطيران المدني.

خطة متكاملة لتحديث شبكة المطارات الوطنية

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الذي تموله حكومة كوستاريكا، إعداد شبكة عصرية من المطارات للخدمات الجديدة للنقل الجوي الدولي والمحلي تشمل تنفيذ نموذج لتحديث المطارات المحلية الرئيسية. وقد شمل هذا النموذج أيضا دراسات الآثار على البيئة وتحليل الاعتبارات الاجتماعية والاقتصادية بالنسبة لمقاصد سياحية سبق تحديدها. ويخطط حاليا لإعداد مخطط توجيهي للمطار الدولي الجديد بالإضافة إلى تنفيذ المرحلة الثانية من تشييد المطار. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في مارس ٢٠٠٨ في ديسمبر ٢٠١٠.

منجزات المشروع

عُهد إلى شركة بدراسة نقل موقع مطار خوان سانتا ماريا.

خطة متكاملة لتحديث المديرية العامة للطيران المدني**هدف المشروع**

كان الهدف من هذا المشروع، الذي تموله المديرية العامة للطيران المدني، تعزيز سلطات الطيران. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في مارس ٢٠٠٨ في 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 الجوية (USOAP). وواصل خبراء الايكاو العمل على وضع مشروع قانون جديد للطيران.

خدمات مشتريات الطيران المدني (CAPS)**هدف المشروع**

يهدف هذا المشروع الممول من المديرية العامة للطيران المدني إلى شراء تجهيزات لتعزيز سلطات الطيران. ولقد بدأ هذا المشروع في أبريل ٢٠٠٧ وتمّ تمديده إلى ديسمبر ٢٠١٠.

منجزات المشروع

تمّ شراء مركبات كائسة للمدارج وأنوار اقتراب للمدارج ونظام لمراقبة الاتصالات الصوتية (VCCS) وقطع غيار للرادارات وجسور لصعود الركاب إلى متن الطائرات ومركبتين رافعتين للركاب المعوقين

كوبا**خدمات مشتريات الطيران المدني (CAPS)****هدف المشروع**

يهدف هذا المشروع الممول من حكومة كوبا إلى مساعدة معهد الطيران المدني الكوبي (IACC) على تحديث الهياكل الأساسية للطيران المدني. وقد بدأ هذا المشروع في أكتوبر ٢٠١٠ ومن المتوقع أن يدوم ثلاثة أعوام.

منجزات المشروع

أجريت زيارة إلى كوبا لتحديد مستلزمات المشروع الفنية والمالية، بما في ذلك صيانة مطار خوسيه مارتى الدولي؛ وتوسيع ساحة وقوف الطائرات وبناء الممر الأرضي في مطار سانتا كلارا؛ وشراء أنفاق مغادرة لهذا المطار؛ وشراء رادار باحث أولي؛ وشراء برج مراقبة لمطار هولغين؛ وشراء برج مراقبة لمطار كايو لارغو. وبالتالي تمّت صياغة المواصفات الفنية وتحديد الحلول الممكنة للتمويل. وأطلق استدرج عروض وتمّ تقييم العطاءات.

جيبوتي

إعادة تعزيز قدرة مراقبة السلامة في سلطة الطيران المدني لجيبوتي

هدف المشروع

يهدف مشروع المساعدة التشغيلية هذا، الممول من برنامج الأجواء الآمنة لأفريقيا التابع للولايات المتحدة، بمساهمة من التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية (إيفاس) وحكومة جيبوتي، إلى مساعدة الحكومة في التصدي لثغرات السلامة المكتشفة في إطار تدقيق النظم بالنهج التجميعي التابع للايكاو. ونتيجة لذلك، سينفذ في جيبوتي نظام فعال بشأن أداء مهام الترخيص والمراقبة في مجال إجازة العاملين، وعمليات الطيران والصلاحيات للطيران. وقد تمّ تمديد هذا المشروع الذي بدأ في أبريل ٢٠٠٩ حتى نهاية عام ٢٠١٢.

منجزات المشروع

استقال مفتشو الايكاو ولم يتمّ استبدالهم. ونتيجة لذلك، لم ينفذ أيّ نشاط خلال العام ٢٠١٠ ضمن إطار هذا المشروع.

كمونلت دومينيكا

دراسة طيران لمطار ملفيل هول المحدث

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الممول من المديرية العامة للطيران المدني إلى مساعدة المديرية على القيام بدراسة طيران لمطار ملفيل هول المحدث. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في فبراير ٢٠١٠ في أكتوبر ٢٠١٠.

منجزات المشروع

أجريت بعثتان، الأولى من قبل خبراء في إجراءات خدمات الملاحة الجوية - عمليات الطائرات (PANS-OPS) والثانية من قبل خبير في المطارات والطرق الجوية والمساعدات الأرضية (AGA) لإكمال دراسة الطيران الخاصة بمطار ملفيل هول المحدث.

الجمهورية الدومينيكية

برنامج تدريب لمعهد الطيران المدني للجمهورية الدومينيكية

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من معهد الطيران المدني للجمهورية الدومينيكية، رفع قدرات نظام التدريب المنهجي من خلال تطبيق نهج تدريب التابع للإيكاو في قسم التدريب بالمعهد. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في أبريل ٢٠٠٩ في عام ٢٠١٠.

منجزات المشروع

استمر المسؤولون المؤهلون في إعداد دورات تدريب في استعمال منهجية تدريب في إعداد برامج التدريب القياسي. وقد دعا المعهد وفد وكالة أمريكا الوسطى لسلامة الطيران (ACSA) لحضور الندوة عن الجيل الجديد من مهنيي الطيران في صناعة الطيران. علاوة على ذلك، تم إعداد مشروع لتقديم زمالات دولية للمسؤولين في فروع الطيران المدني غير المتوفرة في البلد. وقد حصل المعهد على موافقة الإيكاو على برنامج التدريب القياسي STP 133/195 مكتب الإبلاغ عن خدمات الحركة الجوية (Air Traffic Services/ATS Reporting Office) ((ATS/ARO).

الأكوادور

تعزيز قطاع الطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة الاكوادور وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، إلى إعداد خطة وطنية للملاحة الجوية في إطار مخطط توجيهي لتنمية الطيران المدني، وتحديث نظام إدارة الحركة الجوية، وتقديم المشورة إلى الحكومة بشأن منح امتياز لتشغيل المطارات الحالية والجديدة في وغواياكيل وكيكو، وإعادة تصميم البنية التنظيمية للمديرية العامة للطيران المدني، وتحديث قدرات الموارد البشرية عن طريق تدريب الموظفين وتوسيع قدراتهم، إلى

أقصى حد، للاضطلاع بمسؤولياتهم في مجال مراقبة السلامة. وقد تمّ تمديد هذا المشروع، الذي بدأ في سنة ١٩٩٨، إلى ديسمبر ٢٠١١.

منجزات المشروع

تمّ توقيع عقد محطة ذات فتحات صغيرة جدا وجرى تنسيق استيراد وتسليم جميع أجهزة المحطة. وأنجزت جميع عمليات مسح الموقع ووثائق اختبارات قبول الموقع بمساعدة خبراء الايكاو وممثلي المتعهد. وقد تحقّق خبراء الايكاو وممثلو المتعهد من جميع الإجراءات ووضعا خططا تدريبية. وتلقّى موظفو المديرية العامة للطيران المدني التدريب في سنغافورة.

مصر

المساعدة على ترميم المحطة رقم ٢ في مطار القاهرة الدولي

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الذي مولته الحكومة المصرية، استعراض خطط ووثائق التصميم الخاصة بترميم وتوسيع مطار القاهرة الدولي، بغية تقييم امتثالها للوائح الوطنية وضمن القيام بالمهام وفقا للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في ٢٠١٠.

منجزات المشروع

ساعد مستشاران من الايكاو نظرائهما الوطنيين المسؤولين عن المشروع في مصر وفق الاقتضاء. وقد نجح المشروع في بلوغ أهدافه ورُفع التقرير النهائي للمشروع إلى الهيئة المصرية.

غينيا الاستوائية

توطيد القدرة الوطنية والمؤسسية للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة غينيا الاستوائية، إلى إنشاء سلطة مستقلة للطيران المدني مع تزويدها بالمستوى اللازم من الموظفين والكفاءة لأداء مهامها في مجال مراقبة أمن العمليات وصلاحيات الطائرات للطيران، وترخيص الطائرات وإجازة موظفي عمليات الطيران. كان هذا المشروع في الأساس ممولا من خلال اتفاقية تشاطر للتكاليف بين الحكومة

وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي انتهت صلاحيتها في عام ٢٠٠٩، وقد بدأ في سنة ٢٠٠٤ وتم تمديده إلى ٢٠١١.

منجزات المشروع

تمّ التمديد لمنسق المشروع / خبير عمليات الطيران ولخبير صلاحية الطائرات للطيران وتوظيف أربعة مهندسين وطنيين. ووضع نظام لمراقبة السلامة تابع للدولة وآلية للمراقبة والاستطلاع وفقاً لشروط الايكاو.

غابون

تعزيز نظام المراقبة التنظيمية للطيران في الوكالة الوطنية للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من غابون، إلى تقديم مساعدة تشغيلية إلى الحكومة لمعالجة ثغرات السلامة المكتشفة من خلال تدقيق النظم الشاملة الذي أجرته الايكاو في مايو ٢٠٠٧. وسينفذ المشروع على مرحلتين: أولاً، ستتخذ إجراءات تصحيحية للتخفيف من شواغل السلامة. وخلال المرحلة الثانية، سيتم تعزيز هيئة الطيران المدني لأداء مهمة مراقبة السلامة في مجال إجازة العاملين والصلاحية للطيران وعمليات الطيران. وقد تم تمديد المشروع الذي بدأ في نوفمبر ٢٠٠٨ إلى ٢٠١١.

منجزات المشروع

تحقق تحسن ملحوظ في أداء وظائف الترخيص والاستطلاع. وتواصل تطبيق وإنفاذ مجموعة أساسية من الإجراءات المتعلقة بمختلف أنشطة الاستطلاع في مجالات إجازة العاملين والصلاحية للطيران وعمليات الطيران. وجرى ترخيص مشغل جديد. وأثبت جميع الموظفين المعنيين مستوى فهم المقاربة الإجرائية. ووضع برنامج رسمي لتدريب المفتشين يشمل التدريب في مكان العمل قدمه مفتشو مشاريع الايكاو أو كبار المفتشين الوطنيين. وتمّ توظيف وتدريب خمسة مفتشين معنيين بإجازة العاملين/عمليات الطيران وسبعة مفتشين معنيين بصلاحية الطيران. واستعرضت الايكاو قانون إنشاء الوكالة الوطنية للطيران المدني وقدمت تعليقات من أجل تعديله من طرف حكومة غابون.

غواتيمالا

التحديث المتكامل لنظام المطارات الوطني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة غواتيمالا، إلى المساعدة في تخطيط وتحديث منشآت وخدمات المطارات في مطارات كوبان وإسكيبولاس وويويتينانغو وبويرتو باربوس وكيثالتينانغو وريبالولو المحلية، وفقا للقواعد والتوصيات الدولية المطبقة. وقد تمّ تمديد هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٥ حتى ديسمبر ٢٠١١.

منجزات المشروع

نظرا لإعادة توجيه أولويات الحكومة، نفذت أنشطة التنفيذ في عام ٢٠٠٩ في حدودها الدنيا وتضمنت فقط تصميم مبنى محطة مطار بويرتو باربوس. ومُددت عقود الموظفين لإنجاز الأعمال المعلقة.

هايتي

إعادة إعمار وتحديث الهياكل الأساسية للملاحة الجوية في هايتي بعد زلزال العام ٢٠١٠ وتحسين الخدمات وتعزيز هيئة الطيران المدني

هدف المشروع

هذا المشروع ممول من المكتب الوطني للطيران المدني (OFNAC). تهدف المرحلة الأولى منه إلى إنجاز إعادة إعمار وتحديث الهياكل الأساسية للملاحة الجوية في هايتي بعد زلزال العام ٢٠١٠ وتحسين تقديم الخدمات مما سيساهم في تعزيز فعالية عمليات الطيران في مطار توسان لوفرتور الدولي في بور-أوبرنس، وإقليم معلومات الطيران (FIR) في بور-أوبرنس / مركز مراقبة المنطقة (ACC) ومطار كاب هايسيان الدولي. وتهدف المرحلة الثانية إلى تعزيز الاستقلالية الإدارية والمالية للمكتب بصفته الوكالة التنظيمية للنقل الجوي وترجمة قانون الطيران المدني الأساسي التي بدأت خلال المرحلة الأولى من المشروع. وعلاوة على ذلك، ستوفر المرحلة الثانية التدريب للموظفين التشغيليين والفنيين والإداريين، مما سيساعدهم على تطبيق التحسينات لصالح المكتب بغية الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الأيكاو والشروط الإقليمية والقاعدة القياسية المتعلقة بالمستوى الرابع من إتقان الإنكليزية. وقد تمّ توسيع هدف المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٩ بغرض تعزيز هيئة الطيران المدني ومُدد إلى يونيو ٢٠١٤.

منجزات المشروع

وَقَّعت الحكومة على مذكرة تفاهم تدعو إلى إنشاء اللجنة التوجيهية للطيران المدني (CASC). ووافق أعضاء اللجنة الانتقالية لإعادة إعمار هايتي على مبادئ مذكرة التفاهم بشأن إنشاء اللجنة التوجيهية للطيران المدني خلال اجتماع عقد في واشنطن في أغسطس ٢٠١٠. وتم إعداد الصلاحيات وتقديمها إلى الحكومة من أجل القيام بمهمة تقييم توفر الشروط الفنية للحصول على منحة طوارئ من البنك الدولي بشأن تصليح نطاقين إذاعيين لجميع الاتجاهات ذات تردد عال جداً وتحديث النظم ذات التردد العالي جداً وتجديد الرصيف واستبدال نظام أنوار الاقتراب وتدريب مراقبي الحركة الجوية.

الهند

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

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من سلطة المطارات الهندية، إعداد دراسة جدوى فنية – إقتصادية لإنشاء مطار دولي ثاني في شيناي، بما في ذلك إجراء دراسة عن عمليات الطيران المزدوجة. وكان من المقرر أن تشكل الدراسة أساساً لقرار من الحكومة الهندية بخصوص إنشاء مطار ثاني في شيناي. وقد أنجز المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٩ في ديسمبر ٢٠١٠.

منجزات المشروع

إثر الموافقة على المشروع من طرف سلطة المطارات الهندية بالاستناد إلى الإستراتيجية التشغيلية، أصدرت الايكاو المناقصة وبدأت عملية البت في العروض لإجراء الدراسة وقدمت توصيات إلى السلطة. ومنح العقد للمناقص الراجح الذي قدم التقرير النهائي للدراسة إلى الايكاو لوضع اللمسات الأخيرة عليه وتقديمه إلى السلطة في ديسمبر ٢٠١٠.

دراسة عن إنشاء هيئة للطيران المدني في الهند

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من المديرية العامة للطيران المدني بوزارة الطيران المدني في الهند، تزويد الحكومة بدراسة عن تحويل المديرية العامة للطيران المدني الحالية إلى هيئة مستقلة للطيران المدني، تعمل على أساس سياسة الايكاو بشأن سلطات الطيران المدني المستقلة. وقد أنجز المشروع الذي بدأ في أكتوبر ٢٠٠٩ في فبراير ٢٠١٠.

منجزات المشروع

قُدِّمَ إلى الحكومة تقرير يعرض الدراسة المطلوبة والتوصيات ذات الصلة بالإضافة إلى مشروع قانون لإنشاء هيئة الطيران المدني الهندية. وقُدِّمَ عرض شفهي عن التقرير إلى وزارة الطيران المدني في حكومة الهند، وبنسبة ذلك اتخذ قرار مباشرة تنفيذ التوصيات الواردة في التقرير.

تعزيز قدرة الرقابة على سلامة المطارات — المرحلة الأولى**هدف المشروع**

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من المديرية العامة للطيران المدني الهندية، 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 فضلا عن تنفيذ خطة العمل التصحيحية بشأن موضوع المطارات والمساعدات الأرضية التي أعدتها الدولة استجابة لملاحظات وتوصيات الايكاو في ضوء التدقيق الذي أجري في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة. وقد أنجز المشروع الذي بدأ في نوفمبر ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

قُدِّمَ إلى حكومة الهند تقرير يعرض التحسينات المطلوبة والتوصيات. وقد استخدمت المديرية العامة للطيران المدني التقرير كأساس لإجراءاتها بشأن تحسين مراقبة سلامة المطارات.

تعزيز قدرة الرقابة على السلامة الجوية**هدف المشروع**

كان الهدف من هذا المشروع، الذي تموله المديرية العامة للطيران المدني الهندية، توفير المساعدة إلى المديرية في التحسين المنهجي لقدرتها في مجال الرقابة على السلامة الجوية وامتثالها للقواعد والتوصيات الصادرة عن الايكاو وللشروط الوطنية. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في أبريل ٢٠١٠ في ديسمبر ٢٠١٠.

منجزات المشروع

قام خبير في مجال السلامة الجوية/منسق مشروع وخبير في عمليات الطيران وخبير في الصلاحية للطيران بعمليات تقييم وقدموا توصيات لإجراء تحسينات في كفاءة وأداء وقدرة المنظمة والموظفين الحاليين على الاضطلاع بمسؤولياتهم في مجال الرقابة على السلامة،

مع الأخذ في الحسبان نتائج عملية التدقيق التي أجريت ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وقد شمل ذلك استعراضا لتشريع الطيران المدني وتقييما للبنية التنظيمية وتحليلا لأداء المهام وقوة الموظفين وعمليات تفتيش للصناعة وتدريب في مكان العمل وصياغة وتقديم بعض اللوائح والمواد الإرشادية والقيام بدورات تدريب عملية للمفتشين الوطنيين. وتم تقديم تقرير يغطي نشاطات المشروع الرئيسية إلى المديرية العامة للطيران المدني.

إنشاء قدرة مراقبة السلامة لخدمات الملاحة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله المديرية العامة للطيران المدني الهندية، إلى تقديم المساعدة إلى المديرية في إنشاء مديرية لخدمات الملاحة الجوية وتشغيلها على نحو فعال ضمن إطار أداء واجباتها ووظائفها ومسؤولياتها التنظيمية وفي مجال مراقبة السلامة الخاصة بخدمات الملاحة الجوية وفي تنفيذ خطة الإجراءات التصحيحية التابعة للدولة والتي أعدت لمعالجة ملاحظات وتوصيات برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وقد بدأ المشروع في أكتوبر ٢٠١٠ وكانت مدته المتوقعة ١٢ شهرا.

منجزات المشروع

قدم منسق المشروع/رئيس الفريق وخبير الأرصاد الجوية خطة عمل المشروع الأولية للتعليق والموافقة عليها. وانضم خبراء في ميادين الاتصالات والملاحة والاستطلاع (CNS) والبحث والإنقاذ (SAR) ونظم معلومات الطيران (AIS) إلى هذا الفريق خلال السنة.

تطوير/تحديث مطار إنديرا غاندي الدولي، نيودلهي

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله شركة مطار دلهي الدولي المحدودة، إلى مساعدة الشركة على إجراء مراجعة فنية لتصميم وتشبيد وتركيب تسهيلات الممرات الجوية، مع التركيز أولا على التحقق من مستوى الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو. وقد بدأ المشروع في عام ٢٠٠٨ ومدد إلى ديسمبر ٢٠١١.

منجزات المشروع

قدم خبير في توقعات الحركة الجوية دراسة عن توقعات الحركة الجوية في منطقة استجماع نيودلهي.

مخطط توجيهي/تقرير مشروع مفصل/مراجعة تصاميم أولية لمطار نافي ممباي الدولي (NMIA)**هدف المشروع**

الهدف من هذا المشروع، الذي تموله شركة ماهاراشترا للتنمية الصناعية والمدنية، توفير المساعدة إلى الشركة في استعراض المخطط التوجيهي لمطار نافي ممباي الدولي وتقرير المشروع المفصل والتصاميم الأولية التي يضعها الاستشاري الرئيسي للشركة. وستركز استعراضات الايكاو بالدرجة الأولى على ضمان امتثال الخطط/الوثائق لقواعد وتوصيات الايكاو الدولية وشروط الطيران المدني الصادرة عن المديرية العامة للطيران المدني والخطوط التوجيهية الصادرة عن إدارة أمن الطيران المدني. وقد بدأ المشروع في عام ٢٠٠٨، ومن المتوقع أن يستغرق تنفيذه أربعة أعوام.

منجزات المشروع

قام فريق خبراء فنيين تابعين للايكاو باستعراض المخطط التوجيهي لمطار نافي ممباي الدولي بهدف التحقق من امتثاله للقواعد والتوصيات الدولية، وتم إصدار تقرير بشأن النتائج والتوصيات من أجل استكمال تخطيط هذا المطار القائم في موقع غير مبني.

برنامج تدريب البلدان النامية التابع للايكاو والهند**هدف المشروع**

يهدف هذا المشروع، الممول من هيئة المطارات الهندية (AAI)، إلى المساعدة في إدارة البرنامج لتدريب المشاركين من البلدان النامية الذين يختارهم المعهد الوطني لإدارة وأبحاث الطيران (NIAMAR) الذي أعيدت تسميته أكاديمية الطيران الهندية (IAA) في نيودلهي. وتغطي المساعدة توزيع المعلومات ذات الصلة على الدول الأعضاء في الايكاو وإصدار رسائل تقديم المنح ورسائل الرفض. وبدأ هذا المشروع في أكتوبر ٢٠٠٨، وما زال مستمرا.

منجزات المشروع

باشرت الايكاو تعيين خبير في إدارة المطارات التجارية وآخر في أمن المطارات لدعم المعهد في إعداد دورتين تدريبيتين تجريان في معهد التدريب التابع له.

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، وزيادة توافر مفتشي مراقبة السلامة والمدققين المدربين والمؤهلين على النحو الملائم، وتحديث التشريعات والأنظمة والإجراءات، وتحسين تنفيذ قواعد وتوصيات الايكاو والالتزام بها، فضلا عن المواد الإرشادية الصادرة عن الايكاو والنهج الاستباقي لسلامة الطيران في الخطة العالمية للسلامة الجوية وتقليل حوادث الطائرات. وبدأ المشروع في عام ٢٠٠٩ على أن يستمر لمدة ثلاث سنوات.

منجزات المشروع

تم تدريب عشرة مفتشين جدد لسلامة مقصورة الركاب وتوفير دورات لحوالي ٢٤٠ موظفا في مجموعة متنوعة من المواضيع ذات الصلة بالسلامة. كما تم توفير تدريب في مكان العمل لحوالي ٢٠ موظفا. وجرى تحديث أنظمة المديرية العامة للطيران المدني الخاصة بسلامة الطيران المدني، وتعليمات الموظفين وقوائم مراجعة الامتثال والأنظمة ذات الصلة بهدف الامتثال للملحق السادس. وتم استعراض تعليمات الموظفين المتعلقة بتطوير الموارد البشرية وقدمت توصيات بشأن المراجعات اللازمة. وجرى معالجة الوثائق التي تتعلق بالشواغل المرتبطة بالسلامة، مع التشديد على الإشراف على الاستطلاع والإجراءات التصحيحية والتدريب. وأنجزت خطة الإجراءات التصحيحية التي وضعتها المديرية العامة للطيران المدني وفقا لعملية التدقيق التي أجريت ضمن إطار برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية وبعثات التحقق المنسقة التابعة للايكاو. وساعد موظفو المشروع المديرية العامة للطيران المدني في التحضير لاجتماع لجنة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي ونسقوا مع الاتحاد الأوروبي بشأن مسائل السلامة. ورافق منسق المشروع المدير العام إلى اجتماع لجنة السلامة الجوية الذي تكلم بنجاح رفع الحظر الذي كان الاتحاد الأوروبي قد فرضه على شركتي طيران أندونيسيتين منعتا من التحليق فوق الأراضي الأوروبية.

فريق تحويل الطيران المدني لتنفيذ خطة عمل استراتيجية للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من المديرية العامة للطيران المدني، إلى 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 مجال السلامة الجوية والأمن لنصل الى مستوى يتسق والمتطلبات الدولية والوطنية. وبدأ المشروع في يونيو ٢٠٠٩ ويستمر لمدة ثلاث سنوات.

منجزات المشروع

أعدّ فريق تحويل الطيران المدني خطة لإدارة البرنامج لتحديث قدرات مراقبة السلامة لدى المديرية العامة. وتمّ وضع البرنامج الوطني لسلامة الطيران والموافقة عليه. ويجري حالياً تنفيذ نظام إدارة السلامة لجميع مقدّمي خدمات الطيران. وقد وضع برنامج وطني لأمن الطيران المدني. ورُفِع الحظر الذي كان الاتحاد الأوروبي قد فرضه على شركتي طيران أندونيسيتين في يونيو ٢٠١٠.

الجمهورية العربية الليبية

استشاري في الاتصالات والمساعدات الملاحية

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع الذي مولته حكومة الجماهيرية العربية الليبية استعراض ملاعمة نظم الاتصالات والمساعدات الملاحية الحالية في العديد من المطارات لتلبية حاجات الجماهيرية العربية الليبية فيما يتعلق بالامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الأيكاو. وقد أنجز هذا المشروع الذي كان قد بدأ في عام ٢٠١٠.

منجزات المشروع

استعرض أحد الاستشاريين نظام المساعدات الملاحية في العديد من المطارات بالتشاور مع المسؤولين الحكوميين، وقدم التقرير النهائي إلى هيئة الطيران المدني في الجماهيرية العربية الليبية.

المكسيك

دورة بشأن ترخيص المطارات

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة المكسيك، إلى مساعدة المديرية العامة للطيران المدني من خلال تدريب موظفي المطارات بشأن ترخيص المطارات بهدف تعزيز نظام الطيران الوطني. وتشمل أنشطة المشروع دورات عن موضوع المطارات والطرق الجوية والمساعدات الأرضية بالاستناد إلى القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الأيكاو وتوصيات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية المقدمة من الخبراء الدوليين، بما في ذلك أعمال ميدانية في مطارات مختارة. وقد أُرجئ هذا المشروع الذي بدأ في يونيو ٢٠٠٨ حتى إشعار آخر.

منجزات المشروع

جرى اختيار الخبراء/المدرّبين. وبعد التنسيق بين السلطات المكسيكية والايكاو بشأن الدعم اللوجستي المتعلق بمنشآت الدورة، أُرجئت الدورة إلى ٢٠١١ لعدم تقديم التمويل من المديرية العامة للطيران المدني.

ناميبيا

مراقبة السلامة والأمن

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من حكومة ناميبيا، إلى 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 للترخيص والمراقبة. وبدأ المشروع في عام ٢٠٠٩، وتم تمديده إلى ٢٠١٢.

منجزات المشروع

تمّ استخدام خبير في القانون الجوي الدولي لتطبيق قانون الطيران المدني الناميبي. كما استخدم أيضا فريق من مراقبي الحركة الجوية لتدريب جميع موظفي مراقبة الحركة الجوية الوطنيين. وجرى تحديث الإطار التنظيمي التابع للدولة، وتمّ توظيف وتدريب موظفي سلامة وأمن وتحسين قدرة مديرية الطيران المدني على الوفاء بالتزاماتها في مجال مراقبة السلامة.

نيجال

إطلاق برنامج ترينير في أكاديمية الطيران المدني النيبالية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من هيئة الطيران المدني في نيبال (CAAN)، إلى إطلاق برنامج ترينير في أكاديمية الطيران المدني النيبالية من خلال إنشاء وحدة مركزية لإعداد الدورات وإنجاز برنامج تدريب قياسي (STP) واحد على الأقل وتكييف برنامج تدريب قياسي واحد على الأقل مستمدّ من مجموعة البرامج المتقاسمة التابعة لبرنامج ترينير الدولي. وبدأ المشروع في أكتوبر ٢٠١٠، على أن يستمر تسعة أشهر.

منجزات المشروع

باشر خبير ترينير التابع للايكوا تنفيذ منهجية ترينير في أكاديمية الطيران المدني.

مراقبة خدمات الحركة الجوية ونظم الاقتراب والهبوط في مطار ترييوفان الدولي (TIA) - المرحلة الأولى

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من هيئة الطيران المدني في نيبال (CAAN)، مساعدة الهيئة في تحديد وإعداد وثائق المشتريات وأنشطة المناقصة ذات الصلة بنظام الاستطلاع النيبالي ونظام الاقتراب والهبوط في مطار ترييوفان الدولي في كاتماندو. وقد أنجز المشروع الذي كان قد بدأ في يولييه ٢٠١٠.

منجزات المشروع

قام خبير/رئيس فريق اتصالات وملاحة واستطلاع وخبير في إدارة الحركة الجوية بمساعدة الهيئة. ورُفِع إلى الهيئة تقرير يشمل الدراسة المطلوبة والوثائق والتوصيات ذات الصلة.

نيكاراغوا**تطوير المطارات في إقليم روتا دلاغوا****هدف المشروع**

كان الهدف من هذا المشروع، الذي تموله حكومة نيكاراغوا والذي أُعد من خلال الأموال التي قدمت من مصرف التنمية للبلدان الأمريكية (IDB)، تحديد الموقع وتشييد مطارين جديدين في الجزء الجنوبي من البلد، بهدف تزويد المنطقة بنظام بديل لنظام النقل النهري. وعلاوة عن ذلك، ستحفز التنمية الاجتماعية والاقتصادية في الإقليم من خلال السياحة البيئية. وهذا المشروع الذي بدأ في أكتوبر ٢٠٠٨ قد أنجز في ٢٠١٠.

منجزات المشروع

أنجز المخطط التوجيهي وقُدّم إلى الحكومة.

عمان

تطوير قطاع الطيران المدني وتقديم الدعم الفني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة عُمان، إلى توفير دعم مستمر للمديرية العامة للطيران المدني والأرصاد الجوية في المسائل المتعلقة بمراقبة الحركة الجوية، وهندسة المطارات، وعمليات الطيران وصلاحيات الطائرات للطيران، والإسهام في تطوير وكالة تنظيمية فعالة، مع تشجيع إنشاء نظام نقل جوي مأمون وقابل للاستمرار من الناحية الاقتصادية. وقد تمّ تمديد هذا المشروع الذي بدأ في سنة ١٩٩٣ حتى نهاية ٢٠١١.

منجزات المشروع

ساهم الخبراء وموظفو المساعدة الفنية في تحسين وظائف 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 إعداد أنظمة وإجراءات الطيران المدني وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

استشاري في تشريع الطيران

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الذي تموله حكومة عُمان، استعراض التشريع العماني. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠١٠.

منجزات المشروع

قام استشاري دولي باستعراض قانون الطيران وتشريعات الطيران الأساسية الأخرى السارية المفعول، وأسدّى النصح إلى نظرائه الوطنيين وساعدهم في تعديل تشريعات الطيران الأساسية للنهوض بأعباء إنشاء منظمة طيران مدني تابعة للدولة لديها وظائف ومسؤوليات واضحة. وجرى تعديل قانون الطيران في النسختين الإنكليزية والعربية وتقديمه إلى الحكومة للموافقة عليه.

باكستان

اتفاق خدمات مشتريات خاصة بالطيران المدني من أجل شراء نظام رادار أولي وثنائي كامل وثلاثة أجهزة دوبلر ذات نطاق راديو لجميع الاتجاهات بتردد عال جدا VHF / جهاز لقياس المسافة (DVOR/DME) ونظامين للهبوط الآلي / أجهزة القياس عن بعد (ILS/DME).

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة باكستان، إلى شراء أجهزة استطلاع وملاحة لمساعدة الحكومة في التحسين العام لمعايير سلامة الطيران لديها. وقد بدأ هذا المشروع في أبريل ٢٠١٠ ومن المتوقع أن يستغرق تنفيذه ٣٠ شهرا.

منجزات المشروع

أعدت الايكاو المواصفات الفنية الخاصة بنظام الرادار الأولي والثانوي الكامل. وأجريت مناقصة لشراء ثلاثة أجهزة دوبلر ذات نطاق راديو لجميع الاتجاهات بتردد عال جدا VHF/جهاز لقياس المسافة (DVOR/DME) ونظامين للهبوط الآلي/أجهزة القياس عن بعد (ILS/DME) وأرسل تقييم فني للعروض إلى هيئة الطيران المدني في باكستان (PCAA). وشارك وفد من الهيئة في المفاوضات على العقود مع الموردتين المختارين.

بنما

تعزير مطار توكومين الدولي في بنما

هدف المشروع

كانت أهداف هذا المشروع، الذي يموله مطار توكومين الدولي، 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 وأنجز في ديسمبر ٢٠١٠.

منجزات المشروع

جرى تدريب ٣٩ من العاملين في مطار توكومين على إجراءات المطارات. وشيّد رصيف شمالي وأجريت مناقصة بشأن التجهيزات. وتمت الأعمال المدنية الخاصة بمحطات الركاب والبضائع وبناء حظائر الطائرات والمنصات ومناطق وقوف السيارات والممرات الأرضية وجدران المطار العازلة للصوت والسياج المحيط. ومُدّد عقد خدمات الصيانة التي شملت بوابات الصعود على متن الطائرات وأحزمة نقل الأمتعة وقطع الغيار للتجهيزات. ووقع العديد من العقود لشراء أنظمة وأجهزة للمطار.

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 والادارية 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 تركيب رادار باحث ثانوي بطريقة S بالإضافة إلى أنظمة الاتصالات المطابقة له لنقل البيانات. وجرت صيانة وتحديث برج مراقبة. كما تم توقيع العديد من العقود لشراء وتركيب أنظمة وأجهزة للمطارات. وأنجز التحديث التكنولوجي لشبكة اتصالات الطيران الثابتة وخدمات الاتصالات ومعلومات الطيران (AFTN/COM/AIS). وحُدِّت أنظمة الطيران البنمية لمراقبة السلامة بالتزامن مع تدريب وبناء قدرات المفتشين والموظفين الفنيين المسؤولين عن هذه الأنشطة. وأنشئ مكتب لضمان الجودة.

بيرو

تحديث إدارة الحركة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من مؤسسة المطارات والطيران التجاري في بيرو، من خلال حكومة بيرو، إلى 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 يولييه ٢٠٠٩ ومن المتوقع أن يستمر خمس سنوات.

منجزات المشروع

تمّ إعداد مواقع تركيب ثمانية رادارات وشبكة اتصالات المحطات ذات الفتحات الصغيرة جدا في مختلف أنحاء البلد، وشيّد مبنى جديد لمركز مراقبة الحركة الجوية. وأنجزت المرحلة الأولى لتدريب الموظفين المشاركين في تشغيل وصيانة الأجهزة والنظم.

تحديث نظم الملاحة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من حكومة بيرو، إلى مساعدة مؤسسة المطارات والطيران التجاري في بيرو على شراء نظم هبوط آلي متكاملة من الفئة الثالثة (ب) مع جهاز مجمع لقياس المسافة ونظام آلي للرصد الجوي مزوّد بمدى الرؤية على المدرج وجهاز لإنارة ميدان الطيران محدّث للفئة الثالثة (ب) لمطار ليما الدولي، بما في ذلك تدريب الموظفين الفنيين. وقد بدأ هذا المشروع في أكتوبر ٢٠١٠ وأنجز في يناير ٢٠١١.

منجزات المشروع

أنجز شراء نظم الهبوط الآلي المتكاملة من الفئة الثالثة (ب) ومُنح عقد إلى رابع العرض.

التعزيز المؤسسي للمديرية العامة للطيران المدني — المرحلة الثانية

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الذي تموله حكومة بيرو، تعزيز المديرية العامة للطيران المدني وتطوير القواعد الفنية والأداء المهني في ميادين الملاحة الجوية والأمن والسلامة من أجل تعزيز النقل الجوي للطيران المدني كأداة للتنمية الاقتصادية. وقد بدأ هذا المشروع في ديسمبر ٢٠٠٧ وأنجز في عام ٢٠١٠.

منجزات المشروع

تلقى الموظفون الفنيون في المديرية العامة للطيران المدني التدريب في العديد من مجالات الطيران. وجرى توظيف ١٣٥ مهنيًا وخمسة استشاريين وطنيين.

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، إلى تحسين سلامة الطيران عن طريق تعزيز قدرة سلطة الطيران المدني في مجال مراقبة السلامة من خلال ما يلي: تحديث الأنظمة والإجراءات وتعزيز توافر 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 الإيكاو. وقد بدأ هذا المشروع في مايو ٢٠٠٨، وجرى تمديده حتى يونيو ٢٠١١.

منجزات المشروع

حلّ فريق مشروع الإيكاو نتائج عملية التدقيق التي جرت ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في عام ٢٠٠٩. وبنسبة ذلك، رُفِع عدد موظفي المساعدة التشغيلية المشاركين في عمليات الطيران وصلاحيّة الطائرات للطيران واستُخدم موظفون وطنيون إضافيون في مجالات صلاحيّة الطائرات للطيران والإشراف على مؤسسات التدريب المعتمدة. وبعد مرحلة التدريب الأولية، تمّ نشر الموظفين لإجراء عمليات تدقيق بهدف الترخيص تحت إشراف خبراء المساعدة التشغيلية. وواصل المشروع الحفاظ على قوة عاملة مؤهّلة وذات خبرة في قسم تفتيش عمليات الطيران من خلال التعاقد مع طياري تفتيش متقاعدين كان يعملون لحساب شركات الطيران. وقُدِّمَت المساعدة إلى سلطة الطيران المدني للفلبين في معالجة شروط مراقبة السلامة الصادرة عن إدارة الطيران الاتحادية ولجنة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي التي فرضت حظراً على جميع مشغلي الفلبين الذين منعوا من التحليق فوق الأراضي الأوروبية. وأعدّ العديد من التعديلات على أنظمة الطيران المدني، بالإضافة إلى تغييرات على الكتيبات والإجراءات والاستمارات. وقام فريق المشروع بإعداد وتقديم خطة عمل بشأن كيفية تبديد شواغل الإيكاو البارزة في مجال السلامة والعودة إلى الفئة الأولى وفق تصنيف إدارة الطيران الاتحادية. وأطلع أعضاء الفريق الموظفين الرئيسيين في الإدارة الجديدة لسلطة الطيران المدني للفلبين على التحديات الرئيسية الناشئة خلال إعادة ترخيص المشغلين الدوليين والمحليين ومنظمات التدريب ومؤسسات الصيانة وفقاً للقواعد القياسية الجديدة. وجرى إعداد وتقديم جداول زمنية للاستطلاع، وتواصل تدريب موظفي سلطة الطيران المدني.

اتفاقية خدمات مشتريات الطيران المدني مع سلطة مطار ماكتان-سيبو الدولي - شراء نظامين للهبوط الآلي / أجهزة القياس عن بعد (ILS/DME).

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الذي تموله سلطة مطار ماكتان-سيبو الدولي، هو شراء العديد من نظم مدارج المطارات والملاحة الجوية بغية مساعدة السلطة في التحسين العام لنظام سلامة الطيران لديها. وقد بدأ هذا المشروع في أبريل ٢٠١٠ ومن المتوقع أن يدوم ١٥ شهرا.

منجزات المشروع

بعد المفاوضات على العقد التي جرت في مقرّ الايكاو، مُنح العقد للمناقص الرابع في أبريل ٢٠١٠. وأجري اختبار لقبول المصنع وسُلّمت التجهيزات الأولى إلى الفلبين حيث بدأت أعمال الحفر.

قطر

تطوير المطار

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من حكومة قطر، إلى مساعدة هيئة الطيران المدني على تطوير وبناء مطار الدوحة الدولي الجديد (NDIA) الذي سيكون مستقلا تماما عن المطار الحالي. وتقوم مساعدة الايكاو على توفير الخبرة في مجال هندسة المطارات والعمل كمثل عن هيئة الطيران المدني حيال المقاولين والاستشاريين. وقد مدّد هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٣ حتى يونيو ٢٠١١.

منجزات المشروع

قُدّمت المشورة إلى اللجنة التوجيهية للمطار بشأن اختيار المقاولين والموردين في مجالات وضع المخططات التوجيهية وإدارة الطيران المدني/المطارات بالنظر إلى بناء المطار الجديد. وقد أنجز معظم العمل الهندسي الخاص بالمطار.

جمهورية كوريا

برنامج تدريب للدول النامية المشترك بين الايكاو 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 إدارة برنامج لتدريب المشاركين من الدول النامية المختارين من مركز التدريب في كوريا (KCATC). وتشمل المساعدة توزيع المعلومات ذات الصلة على جميع الدول الأعضاء في الايكاو، وإصدار رسائل تقديم المنح ورسائل الرفض. وبدأ هذا المشروع في يوليو ٢٠٠٧، ومدد حتى ديسمبر ٢٠١١.

منجزات المشروع

أصدرت الايكاو إلى المشاركين من ٥٧ دولة نامية ١٥٩ منحة للمشاركة في دورات تدريب نفذت في مركز KCATC وفي أكاديمية الطيران التابعة لمؤسسة مطار إتشيون الدولي (IIAC).

سانت لوسيا

اتفاقية خدمات الإدارة (MSA)

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من المديرية العامة للطيران المدني، الحصول على مساعدة الايكاو الفنية لتعزيز سلطات الطيران. وقد أنجز هذا المشروع الذي كان قد بدأ في فبراير ٢٠١٠.

منجزات المشروع

أجريت بعثتان لتوجيه سلطات سانت لوسيا فيما يتعلق بدراسة تطوير محطة الطاقة الوطنية واستخدام الطائرات النفاثة المخصصة للأعمال والتي يجري تشغيلها في مطار جورج ف. ل. تشارلز.

المملكة العربية السعودية

مساعدة 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 للنظرء السعوديين المؤهلين. وقد بدأ هذا المشروع في يولييه ١٩٩٧ وجرى تمديده حتى نهاية شهر يونيه ٢٠١١.

منجزات المشروع

قدّم ٢٧ خبيراً في المساعدة الفنية المساعدة في إعداد القواعد القياسية والإجراءات الملائمة وبرنامج طويل الأمد لخدمات سلامة الطيران المدني. وقدّمت الخدمات الاستشارية إلى الهيئة العامة للطيران المدني والنظراء السعوديين، حسب الاقتضاء. وأجريت عمليات تفتيش شاملة للطائرات الموضوعية في الخدمة حديثاً والتابعة للخطوط الجوية العربية السعودية وللرحلات الملكية السعودية بالإضافة إلى تفتيش الناقلين/المشغلين الجويين ومراقبة سلامة محطات التصليح المرخصة من جانب الهيئة العامة للطيران المدني. وتلقى موظفو الهيئة العامة للطيران المدني دورات تدريب إضافية في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية CNS/ATM، ودورات استخدام المعدات الرادارية وغير الرادارية والتدريب في أجهزة الطيران التمثيلي. وتم توفير الخبرات أيضاً في إعداد وتنفيذ برنامج لتحسين التقدم المهني التخصصي لتطوير قدرات موظفي خدمات الإطفاء والإنقاذ في المستقبل. ونفذ برنامج ضخم لاستبدال عربات وأجهزة الإطفاء على مدى خمسة أعوام، وتم تسليم ٧٠ بالمائة من الممتلكات وتفتيشها ووضعها في الخدمة. وجرى توفير الخبرة الفنية من أجل إطلاق مبادرة تتعلق بمشروع سريع لتحديث المطارات المحلية وإنشاء/فتح مطار الأمير عبد المجيد بن عبد العزيز وإعداد مشروع مخطط توجيهي لإنشاء مطار إستراتيجي.

سنغافورة

تنفيذ برنامج التدريب المشترك بين الايكاو وسنغافورة لموظفي الطيران من الدول النامية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله هيئة الطيران المدني في سنغافورة، إلى قيام الايكاو بتقديم مساعدة في إدارة برنامج لتدريب المشاركين من البلدان النامية الذين 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 ومُدّد حتى ٢٠١١.

منجزات المشروع

أختير ٧٤ مشتركاً من ٣٣ بلداً نامياً للاشتراك في ١١ دورة في مجالات تقنيات التحقيق في حوادث الطائرات وإدارتها، والقانون الجوي الدولي: المفاهيم والتطبيقات، وإدارة سلامة خدمات الحركة الجوية والتحقيق فيها، إدارة الأزمات في مجال أمن الطيران، إدارة الطيران المدني، ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM)، إذاعة الاستطلاع التابع التلقائي (ADS-B)، والملاحة القائمة على الأداء (PBN)، وإدارة حالات الطوارئ، وبرنامج الدولة في مجال السلامة، والصيانة الخاصة بمفتشي مراقبة السلامة، والهندسة الخاصة بمفتشي مراقبة السلامة، وعمليات الطيران الخاصة بمفتشي مراقبة السلامة.

استعراض برنامج إدارة الأحياء البرية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من مجموعة مطار شانغي، إلى مساعدة المجموعة على إجراء تقييم لخطر الأحياء البرية، وتوفير تدريب للمجموعة يهدف إلى إقامة برنامج فعال للسيطرة على الأحياء البرية في مطار شانغي الدولي ووضع خطة لإدارة الأحياء البرية والتنفيذ. وبدأ هذا المشروع في نوفمبر ٢٠١٠ و من المتوقع أن يدوم تسعة أشهر.

منجزات المشروع

أجرى خبير تابع للايكافو تقييماً لخطر الأحياء البرية بغية إعداد برنامج فعال للسيطرة على الأحياء البرية في مطار شانغي الدولي، ونتجت عن ذلك خطة لإدارة الأحياء البرية والتنفيذ.

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)، إلى التفويض الذي منحه الأمين العام للأمم المتحدة إلى الإيكافو للبت في شؤون الطيران المدني في الصومال. والهدف من هذا المشروع توفير المساعدة، تحت إشراف مدير إدارة التعاون الفني للايكافو، في تشغيل وصيانة التجهيزات والمعدات والخدمات الأساسية الضرورية لعمليات النقل الجوي الدولي. ويشمل ذلك تسهيل الرحلات الإنسانية ورحلات الإغاثة والرحلات الداخلية في إقليم مقديشو لمعلومات الطيران، قدر الإمكان، وذلك من أجل الوفاء بالمتطلبات الفورية للسلامة الجوية، وللمساعدة على إعادة تأهيل وتطوير الهياكل الأساسية للطيران حيث أمكن، شريطة أن تكون هذه 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 مستقبلاً. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ١٩٩٦ وجرى تمديده في الأساس إلى نهاية سنة ٢٠٠٦. ونظراً لاستمرار عدم الاستقرار وعدم وجود حكومة وطنية فعالة، تم تمديد هذا المشروع حتى نهاية ٢٠١١.

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 في مكتب 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 مكتب المشروع في نيروبي. وواصل المشروع أيضا توفير خدمات معلومات الطيران للمطار وعمليات الإنقاذ والإطفاء، وخدمات الشرطة الأرضية في مطارات هرجيسة وبربيره وبوساسو. ويشغل المشروع أيضا محطة لاتصالات الطيران في مطار غارو ومكتب إحاطة لخدمات معلومات الطيران في مطار هرجيسة. وفيما يتعلق بتطوير الموارد البشرية، قدّم المشروع أربع منح لمواطنين صوماليين، ثلاث لدورة تدريب في إدارة السلامة المتكاملة مدتها أسبوعان في مركز التدريب الإثيوبي على الطيران المدني وواحدة للحصول على شهادة في إدارة الطيران في سنغافورة. وواصلت السلطة دعم السلطات المحلية وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي ووكالات أخرى للأمم المتحدة من خلال الخبرة الفنية والمهام القصيرة لتقييم المطار. وفي هذا الإطار، جرت عمليات تقييم في ميدان طيران غارو الذي بات يعمل الآن. كما ساهم المشروع أيضا من الناحية المالية في إنجاز مدرج ميدان طيران غارو وفي بناء سياج أمني لمطار هرجيسة. ويشرف المشروع حاليا على تمديد مدرج هرجيسة ١٨٠٠ مترا. وتقدّم العمل على خطة لتوسيع نظام شبكة المحطات ذات الفتحات الصغيرة جدا لشمال شرق إقليم إفريقيا والمحيط الهندي (NAFISAT) لاستيعاب شبكة محلية ستوفّر مدى موسّع ذات تردد عال جدا، إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي (ADS-B) في الصومال بالإضافة إلى تنفيذ الاتصال بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات (CPDLC) في المجال الجوي الصومالي.

سري لانكا

برنامج تريبير لمركز التدريب على الطيران المدني

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الذي تموله شركة سري لانكا لخدمات المطارات والطيران المحدودة، تحسين وتوسيع قدرات مركز التدريب على الطيران المدني لسري لانكا من خلال اعتماد منهجية تريبير للايكاو. وقد أنجز هذا المشروع الذي كان قد بدأ في سنة ٢٠٠٦.

منجزات المشروع

واصلت الوحدة المركزية لبرنامج تريبير التابع للايكاو تقديم المساعدة والمشورة حتى إنجاز هذا المشروع. وقدّمت منح إلى موظفي مركز التدريب على الطيران المدني للمشاركة في المناسبات التي تنظم ضمن إطار برنامج تريبير.

تايلند

البرنامج التدريبي للدول النامية المشترك بين الايكاو وتايلند

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله المركز التايلندي للتدريب على الطيران المدني، إلى مساعدة المركز على إدارة برنامج لتدريب المشاركين من البلدان النامية الذين يختارهم مركز التدريب. وتشمل هذه المساعدة توزيع المعلومات ذات الصلة على الدول الأعضاء في الايكاو، وإصدار رسائل المنح ورسائل رفض تقديم هذه المنح. وما زال هذا المشروع الذي بدأ في ٢٠٠٩ مستمرا.

منجزات المشروع

اختير ١٨٠ شخصا من ٣٧ بلدا ناميا لحضور دورات في مجالات إتقان اللغة الانكليزية الخاصة بالطيران، مجري المقابلة/المقيم، إدارة البضائع الخطرة، إدارة أمن الطيران، والعوامل البشرية للأفراد التشغيليين، نظام إدارة السلامة والأرصاد الجوية للأفراد العاملين بمجال الطيران.

مخططات توجيهية منقحة لمطاري سوفارنابومي ودونموانغ الدوليين

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من الشركة العامة لمطارات تايلند المحدودة، إلى مساعدة الشركة في العملية العامة لاتخاذ القرار بشأن دور دونموانغ مستقبلا على المدى الطويل وسياسة المطار الوحيد مقابل سياسة المطارين بالنسبة إلى بانكوك. وسيكمل هذا المشروع نتائج دراسة العمليات المزدوجة لمنطقة بانكوك الكبرى التي أنجزت في أبريل ٢٠١٠. وقد بدأت هذه المرحلة من المشروع في أبريل ٢٠١٠ وجرى تمديدها حتى مارس ٢٠١١.

منجزات المشروع

بمساعدة منسق مشاريع تابع للايكاو، أطلقت مناقصة لمنح عقد من الباطن لإعداد دراسة عن الاحتفاظ بمطار واحد لبانكوك وأعطى العقد إلى المناقص الرابع.

أوروغواي

تعزيز مديرية الطيران المدني والهياكل الأساسية (DINACIA)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تموله حكومة أوروغواي إلى ضمان توفير الموارد الفنية والإدارية والمهنية لتمكين هيئة الطيران المحلية من الاضطلاع بمسؤولياتها في مجال مراقبة السلامة الجوية وفقاً لقواعد الايكاو القياسية والأنظمة أمريكا اللاتينية، بالإضافة إلى تحديث خدمات الحركة الجوية. بدأ المشروع في أغسطس ٢٠٠٩ ومن المتوقع أن يدوم أربعة أعوام.

منجزات المشروع

جرى التعاقد مع سبعة مهنيين وطنيين لدعم تنفيذ برنامج مراقبة سلامة الطيران. وتم تدريب الموظفين المحليين في مجالات عديدة متعلقة بالطيران، مثل التدريب المتكرر للمفتشين بواسطة أجهزة محاكاة مراقبة الحركة الجوية ونقل البضائع الخطرة وتفتيش المطارات وأمن الطيران. ونظمت مناقصة عامة لشراء رادار ونظم اتصالات ذات تردد عال جداً.

فنزويلا

تعزيز الموارد البشرية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة فنزويلا، إلى توفير المساعدة الفنية لتعزيز إدارة الموارد البشرية في المعهد الوطني للطيران المدني في فنزويلا، من خلال التدريب وتنفيذ منهجيات العمل والتوظيف، باعتبارها هيئة 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 المعهد في مجال الموارد البشرية. وهذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٦ أنجز في مارس ٢٠١٠.

منجزات المشروع

أعطى الإذن بتمديد عقود المنسقين الدوليين حتى نهاية عام ٢٠١٠. ونفذت دورة تدريبية في مجال تدقيق السلامة للمعهد الوطني للطيران المدني.

تحديث المطارات ومراقبة الحركة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة فنزويلا، إلى مساعدة المعهد الوطني للطيران المدني على تحديث مراقبة الحركة الجوية وخدمات المطارات، بهدف ضمان سلامة وتطور الطيران المدني في فنزويلا. وبدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٤ وجرى تمديده إلى نهاية ٢٠١١.

منجزات المشروع

استمرّ تركيب أجهزة الاتصالات والملاحة والاستطلاع.

المشاريع المشتركة بين البلدان والمشاريع المشتركة بين الأقاليم

إقليم إفريقيا

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

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 المشاركة وإدارتها (تشاد والكاميرون والرأس الأخضر وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وغانا وكينيا ونيجيريا وجنوب أفريقيا). ويقدم المشروع المساعدة إلى الدول لتمكينها من الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة الصادرة عن الإيكاو والخطوط التوجيهية الواردة في الملاحق ٦ و ٩ و ١١ و ١٤ وإجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (PANS-ATM (Doc 4444) المتعلقة بالتخطيط لحالات الطوارئ المتصلة بالصحة العامة والوقاية من انتشار الأمراض السارية من خلال السفر جواً. وبدأ هذا المشروع في مارس ٢٠٠٨، وجرى تمديده إلى نهاية عام ٢٠١١.

منجزات المشروع

عين ضابطا اتصال في مكنتي نيروبي وديكار الإقليميين لتحسين التعاون بين الدول والمنسقين الإقليميين في إفريقيا. وعلاوة على ذلك، عين منسق إقليمي للدول الإفريقية الناطقة بالفرنسية. وعقدت حلقة عمل لتزويد الدول بالأدوات اللازمة لإعداد الخطط والإجراءات لمعالجة حالات الطوارئ الصحية التي تؤثر على قطاع الطيران. وعقد الاجتماع العالمي الأول لفريق طب الطيران الإقليمي بشأن الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي في سنغافورة في أكتوبر ٢٠١٠، وحضره ضباط الاتصال الإقليميين ومنسقي CAPSCA لإقليم إفريقيا. وأقيم موقع شبكي للترتيبات بغية تيسير تشاطر المعلومات والوثائق بين مشاريع CAPSCA المختلفة والمنظمات الشريكة الأخرى.

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

كان الهدف من هذا المشروع، الذي تموله الدول الأعضاء في مجموعة اتفاق بنجول (جمهورية الرأس الأخضر وغامبيا وغانا وغينيا وليبيريا ونيجيريا وسيراليون) بدعم عيني

ومالي من البنك الإفريقي للتنمية وشركة إيرباص وشركة بوينغ والمديرية العامة للطيران المدني الفرنسي ووكالة السلامة الجوية الأوروبية وإدارة الطيران الاتحادية ووكالة التعاون الفرنسية وصندوق التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية (IFFAS) ووزارة النقل الكندية، 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 متسقة متعلقة بالطيران وإجراءات المراقبة/التحقق؛ وتوفير المساعدة إلى الدول على تنفيذ أنشطة مراقبة السلامة الجوية، بحسب الاقتضاء، لتحديد جدوى تثبيت مجموعة اتفاق بنجول (COSCAP-BAG) كمنظمة للسلامة الإقليمية- منظمة مجموعة اتفاق بنجول لمراقبة السلامة الجوية (BAGASOO). وأنجز هذا المشروع، الذي بدأ في عام ٢٠٠٥، في عام ٢٠١٠.

منجزات المشروع

حدّدت اللجنة التوجيهية أولويات المشروع للأشهر الستة المنبئية لإنجازه. ووُضعت اللمسات الأخيرة على الوثائق، بما في ذلك اللوائح العامة لمجموعة اتفاق بنجول. واستعرض الفريق العامل المعني بسلامة الطيران التابع لمجموعة اتفاق بنجول (COSCAP-BAG) الأدلة الإجرائية والإرشادية ووافقت عليها اللجنة التوجيهية. ولضمان الانتقال السلس إلى منظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بنجول (BAGASOO)، قدّم كبير المستشارين الفنيين لمجموعة اتفاق بنجول (COSCAP-BAG) إحاطة واسعة النطاق بشأن أنشطة المشروع منذ بدايته إلى المدير التنفيذي حديث التعيين.

المساعدة على إنشاء منظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بنجول (BAGASOO)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تموله الدول الأعضاء في مجموعة اتفاق بنجول (جمهورية الرأس الأخضر وغامبيا وغانا وغينيا وليبيريا ونيجيريا وسيراليون) بدعم عيني ومالي من البنك الإفريقي للتنمية وشركة بوينغ ووكالة السلامة الجوية الأوروبية وإدارة الطيران الاتحادية وصندوق التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية (IFFAS) إلى مساعدة الدول الأعضاء في مجموعة اتفاق بنجول على إنشاء منظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بنجول (BAGASOO) والتي تقوم مهمتها على تحسين مستوى سلامة وكفاءة النقل الجوي في الإقليم الفرعي. وقد أقيمت منظمة BAGASOO التي أنشأت هيكلًا مؤسسيًا لمشروع COSCAP-BAG الذي انتهى في يولييه ٢٠١٠ تحت رعاية مجموعة اتفاق بنجول، بناء على هذا الاتفاق الذي وقّعه الوزراء المسؤولون عن الطيران المدني في الدول الأعضاء في المجموعة. وقد بدأ المشروع في يولييه ٢٠١٠ وكانت مدته الأولية سنة واحدة.

منجزات المشروع

جرى توظيف المدير التنفيذي لمنظمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بنجول (BAGASOO) بالإضافة إلى ستة موظفين من الفئة التخصصية وثمانية من فئة الخدمات العامة. وأقيمت الهياكل الأساسية الإدارية اللازمة. وأعدّ دليل سياسة وإجراءات المنظمة والنظام الإداري للموظفين والنظام المالي وسياسة التدريب، وقدمت إلى مجلس الإدارة للموافقة عليها. ويجري حالياً إعداد قواعد بيانات بشأن التدريب والأنشطة الوطنية الخاصة بالمفتشين في الدول الأعضاء، بالإضافة إلى حالة منشآت الطيران بغية تيسير تحديد مجالات الأولوية للمساعدة الفنية.

مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في الدول الأعضاء في الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا (COSCAP-CEMAC)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الدول الأعضاء في الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا (الكاميرون، وجمهورية إفريقيا الوسطى، وتشاد، والكونغو، وغينيا الاستوائية، والغابون، وساوتومي وبرنسيبي)، بمساهمة مالية وعينية من البنك الإفريقي للتنمية، وشركة إيرباص وشركة بوينغ والمديرية العامة للطيران المدني الفرنسي ووكالة السلامة الجوية الأوروبية وإدارة الطيران الاتحادية ووكالة التعاون الفرنسية وصندوق التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية (IFFAS) ووزارة النقل الكندية، إلى تعزيز 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 هيئات 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 إلى انجamina التي اختيرت كمقر للمشروع ومن المتوقع أن يستمر ٣٦ شهراً.

منجزات المشروع

حددت اللجنة التوجيهية أولويات المشروع لعام ٢٠١٠ خلال اجتماعها الخامس. وأعدت المسودة النهائية للتشريعات الأساسية للجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا. وقدمت مسودة مجموعة لوائح فنية مشتركة تغطي الملاحق ١ و ٦ و ٨ الصادرة عن الإيكاو. وبمساعدة وكالة السلامة الجوية الأوروبية، قُدم تدريب على تقييم سلامة المشغلين الجويين الأجانب (SAFA) لمفتشي الطيران المدني في إقليم الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا، بما في ذلك مفتشي مشروع كوسكاب الإقليميين. وبدأ العمل على وضع برنامج CEMAC SAFA. وقد عمل مشروع كوسكاب أو قام بمهام للمساعدة و/أو تحليل الثغرات

في الكونغو وغينيا الاستوائية والغالون وساوتومي وبرنسيبي. ووقعت مذكرة تفاهم بين الدول الأعضاء في الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا وخطة التنفيذ الشاملة لإقليم إفريقيا والمحيط الهندي التابعة للايكافو من أجل توفير المساعدة في إنشاء منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية.

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 (SADC) (أنغولا وبوتسوانا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وليسوتو ومدغشقر ومالاوي وموريشيوس وموزامبيق وناميبيا وسيشيل وجنوب إفريقيا وسوازيلند وجمهورية تنزانيا المتحدة، وزامبيا وزيمبابوي)، بمساهمة مالية وعينية من وكالة السلامة الجوية الأوروبية وإدارة الطيران الاتحادية وصندوق التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية (IFFAS)، إلى إنشاء منظمة تعاونية إقليمية شبه دائمة أو دائمة يشار إليها بمنظمة السلامة الجوية التابعة للجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي (SASO) 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. وقد بدأ هذا المشروع في أبريل ٢٠٠٨ ومُنْد إلى ٢٠١٢.

منجزات المشروع

في مجال المواءمة التنظيمية، وافقت اللجنة التوجيهية لمشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي (COSCAP-SADC) على نموذج سادك لقانون سلامة الطيران ولوائح سادك العامة (SGRs) التي تغطي ملاحق الأيكافو ١ و ٦ و ٧ و ٨. وقد شرعت الدول بإدماج أحكام لوائح سادك في لوائحها الوطنية أو باستبدال لوائحها الوطنية بالكامل بلوائح سادك، حسب الاقتضاء. وقد أعدت العديد من الإجراءات الفنية العامة ليستخدمها مفتشو عمليات الطيران وصلاحية الطائرات للطيران. وقدم تدريب غير رسمي لعشرة متدربين خلال السنة، وكان يغطي مواضيع مثل توجيه المشاريع والمواءمة التنظيمية والإجرائية والمواد ذات الصلة في اتفاقية شيكاغو وملاحقها ولوائح سادك العامة. وأطلقت عملية اختيار مفتش لعمليات الطيران وآخر لصلاحية الطائرات للطيران للعمل مع كوسكاب. وفيما يشارف المشروع على انتهاء المدة المخطط لها، أنشئ فريق عمل معني بإقامة الهياكل المؤسسية لتيسير الانتقال من كوسكاب-سادك إلى منظمة مراقبة السلامة الجوية في الجنوب الأفريقي (SASOO)، بالتعاون مع برنامج التنفيذ الشامل لإقليم إفريقيا والمحيط الهندي (ACIP) التابع للايكافو.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الدول الأعضاء في الإتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا UEMOA (بنن، بوركينا فاسو، كوت ديفوار، غينيا-بيساو، مالي، النيجر، السنغال وتوغو) وموريتانيا، بمساهمة مالية وعينية من البنك الإفريقي للتنمية وشركة بوينغ ووكالة السلامة الجوية الأوروبية ووكالة التعاون الفرنسية وصندوق التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية (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 الجويين ومراقبتهم بالنيابة عن هيئات 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، حتى نهاية ٢٠١١.

منجزات المشروع

عزّز مدّ المشروع بالموظفين ليشمل مفتشًا لعمليات الطيران وآخر لترخيص سلامة المطارات. وتمّ تحديث مجموعة من مشاريع اللوائح الفنية المشتركة التي تغطي ملاحق الأيكاو ١ و٦ و٧ و٨ وقدمت إلى اللجنة التابعة للاتحاد لإدماجها في عملية الاعتماد. وقدمت ندوة توعية عن برنامج السلامة التابع للدولة ودورة تدريب على نظام إدارة السلامة لصالح موظفي الطيران المدني والمشغلين الجويين. وقام المشروع بأربع مهمات مساعدة لدول الإتحاد من أجل تطبيق تشريعات الإتحاد الأساسية ولوائحه الفنية أو خطط العمل التصحيحية إثر عملية التدقيق التي جرت ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية التابع للايكاو. ونزولا عند طلب هيئة الطيران المدني في مالي، شارك مفتشو كوسكاب في إعداد مواد إرشادية وأدلة إجراءات للمفتشين في مجالات إجازة العاملين وعمليات الطيران وصلاحية الطائرات للطيران والمطارات وخدمات الملاحة الجوية، ضمن إطار البرنامج الإقليمي للسلامة والأمن في إفريقيا الغربية والوسطى برعاية البنك الدولي. وحضر موظفو المشروع والمفتشون الوطنيون ندوات فنية وحلقات عمل ودورات تدريب من تنظيم برنامج التنفيذ الشامل لإقليم إفريقيا والمحيط الهندي التابع للايكاو ووكالة السلامة الجوية الأوروبية. وجرى توقيع مذكرة تفاهم بين الدول الأعضاء في الإتحاد وبرنامج التنفيذ الشامل بشأن توفير المساعدة في إنشاء منظمة إقليمية لمراقبة السلامة.

التنمية التعاونية لخدمات أرصاد الطيران في منطقة غرب ووسط أفريقيا - مشروع نموذجي (المشروع النموذجي CODEVMET-WACAF)

هدف المشروع

يهدف المشروع النموذجي للتنمية التعاونية لخدمات الأرصاد الجوية في منطقة غرب ووسط إفريقيا، الممول من الدول المشاركة (الرأس الأخضر وجمهورية الكونغو الديمقراطية وغامبيا وغينيا وغينيا-بيساو وليبيريا ونيجيريا وساوتومي وبرنسيبي وسيراليون) إلى إنشاء نظام لتمكين مقدّمي خدمات أرصاد الطيران في الدول الأعضاء من الامتثال للقواعد القياسية الدولية لسلامة الطيران وتحسين قدرة السلطة التنظيمية التابعة للدولة على القيام بخدمات الإشراف على السلامة الخاصة بخدمات أرصاد الطيران من خلال اعتماد نهج النظام الشامل. وقد بدأ هذا المشروع في سبتمبر ٢٠١٠ ومن المتوقع أن يدوم سنتين.

منجزات المشروع

أعدّ اقتراح مشروع يشمل توصيات المرحلة الأولى من مشروع التنمية التعاونية لخدمات الأرصاد الجوية من أجل تنفيذ المشروع النموذجي في ظل إطار مؤسسي بالاستناد إلى تجربة الايكاو في تنفيذ برامج تعاونية إقليمية مماثلة على الصعيد العالمي. وقد وافقت البلدان المشاركة على اقتراح المشروع خلال الاجتماع الأول للجنة التوجيهية.

إقليم الأمريكتين

التعاون الفني للجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)

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 وجرى تمديده حتى ديسمبر ٢٠١١.

منجزات المشروع

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

إدارة الشبكة الرقمية للاتصالات والملاحة والاستطلاع، الشبكة الرقمية لبلدان أمريكا الجنوبية (REDDIG) وإدارة قطاع السواتل

هدف المشروع

الهدف من هذا 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) وتحديث الخدمة الثابتة للاتصالات الطيران وجعلها متجانسة وقابلة للتواصل مع الشبكات الرقمية الأخرى في إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية. ومنذ إنشاء الآلية المتعددة الجنسيات، يدير المشروع الشبكة الرقمية على أساس مؤقت وينفذ تطبيقات في قطاع الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) وفقا لمتطلبات خطة الملاحة الجوية الإقليمية - وثيقة تنفيذ المنشآت والخدمات لإقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية. وقد بدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٣ وتم تمديده حتى عام ٢٠١٢.

منجزات المشروع

واصل هذا المشروع الإقليمي تنظيم الشبكة الرقمية لبلدان أمريكا الجنوبية وإدارة قطاع السواتل بطريقة فعالة من خلال تزويد جميع الدول الأعضاء بشبكة سليمة وموثوقة تدعم خدمات الاتصالات السلكية واللاسلكية الخاصة بالطيران داخل الإقليم بأرفع معايير الجودة. وقد جرى ما مجموعه ٢٢ عملية متعلقة بالمسائل اللوجستية، بما في ذلك شحن قطع الغيار لاستبدال القطع التي فيها خلل، وتنسيق عمليات التصليح وشراء قطع الغيار الإضافية اللازمة. وجرت خلال الاجتماع التنسيقي الثالث عشر للجنة التوجيهية للمشروع مراجعة ميزانية المشروع بغية تمديد العمليات حتى نهاية ٢٠١٢. واستمرّ الترابط بين الشبكة الرقمية لبلدان أمريكا الجنوبية وشبكة ميغا الثانية (MEVA II) لمنطقة الكاريبي على نحو مرضٍ من خلال تنفيذ خدمات التواصل الصوتي المباشر لخدمات الحركة الجوية عبر كولومبيا وفنزويلا. وقد عقد اجتماع في-تشغلي بشأن شبكات الاتصالات ونقل البيانات في ليما، حضره ٣٨ مشاركا تلقى ١٦ منهم منح دراسية متصلة بالمشاريع.

الانتقال إلى النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية، تقوية إشارات الأقمار الاصطناعية لإقليم الكاريبي وأمريكا الوسطى وأمريكا الجنوبية

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الذي تموله حكومات بوليفيا وشيلي وكولومبيا وكوستاريكا وكوبا وغواتيمالا وإسبانيا وفنزويلا ومؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)، هو وضع خطة لتنمية الجوانب الفنية والمالية والتشغيلية لنظام تقويم الإشارات بالسواتل لإقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية، مع مراعاة التطوير التدريجي للنظام

العالمي للملاحة بالسوائل الذي تم في الإقليم وتوصيات المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية واستنتاجات المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ لمنطقة الكاريبي وأمريكا الجنوبية (GREPECAS). وجرى تمديد هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٣ حتى يونيو ٢٠١١.

منجزات المشروع

بدأت المرحلة الثالثة-(أ) من المشروع في يناير ٢٠١٠ وكانت مدتها المتوقعة ٢٤ شهرا. وأنجزت الدراسات التالية: تعريف شبكة الرصد، دعم شبكة رصد ومراقبة إقليم الكاريبي وأمريكا الوسطى وأمريكا الجنوبية، طوبولوجيا شبكة الأرض وتعريف مستلزمات الموقع الشبكي. وأحرز تقدّم في الدراسات عن تحليل الغلاف الإيوني وإنتاج سيناريوهات فريق خبراء الغلاف الإيوني والدعم. وبالاستناد إلى نتائج الدراسات التي أجريت في المرحلة الثالثة-(أ) من هذا المشروع، تمّ قبول أداء الإشارات الكهرومغناطيسية المسجل.

المفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية والدعم التكنولوجي المماثل 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 تقضي إلى الانتقال من نظام إدارة الحركة الجوية عن طريق النظم الأرضية إلى نظام قائم على أداء الطائرة، وتنفيذ نظم إدارة ضمان جودة وسلامة خدمات معلومات الطيران وفقا للقواعد الدولية، ووضع إستراتيجية لتنفيذ وإدماج نظم إدارة الحركة الجوية التلقائية في إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية 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

تواصلت أنشطة المشروع مع إعداد خطط عمل تهدف إلى تنفيذ نظام الملاحة القائمة على الأداء في ملاحة المنطقة (RNAVS) وتحسين مناطق المحطات والاقتراب، وإدارة تدفق الحركة الجوية، والتحسينات في قدرة الاتصالات والملاحة والاستطلاع، وإدارة تواصل الحركة الجوية الآلية في مراكز مراقبة المنطقة، وربط نظام معالجة الرسائل. وأعدت إستراتيجية لإقليم أمريكا الجنوبية لتنفيذ النموذج الجديد لخطة الطيران. وتمّ اعتماد نشرة دورية إرشادية ومساعدات العمل الموازية لاعتماد الطائرات والمشغلين الذين من المتوقع أن يقوموا بملاحة المنطقة وبعمليات أداء الملاحة المطلوبة. وحلّت الدول الأعضاء تحقيق الاستفادة المثلى من شبكة خطوط سير خدمة الحركة الجوية في إقليم أمريكا الجنوبية. وأعد الجزء الثاني من الدليل الإجرائي لإدارة انسياب الحركة الجوية، المجلد الأول لعملية التعاون على صنع القرار، ودراسة إقامة شبكة اتصالات طيران لإقليم أمريكا الجنوبية، بالإضافة إلى وثيقة إرشادية لتنفيذ ترابط نظم معالجة رسائل خدمات

الحركة الجوية في إقليم أمريكا الجنوبية. وأعدّ نموذج لمذكرة تفاهم بشأن تنفيذ تواصل بين النظم الآلية وإضافات لنشرة معلومات الطيران بشأن تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء وإدارة انسياب الحركة الجوية وتعديل للإجراءات الإقليمية الإضافية (Doc 7030) في مجال الملاحة القائمة على الأداء وإدارة انسياب الحركة الجوية. وأطلقت أنشطة تهدف إلى تحسين توفير خدمات الأرصاد الجوية لخدمات الملاحة الجوية ومعلومات الطيران الدولية وجرى تحليل المشاكل التي تواجهها الدول في ترخيص المطارات. ودعم المشروع عقد اجتماعين لفريق التنفيذ في أمريكا الجنوبية وموّل تقديم ١٢ مشروع تدريب متعلّق بالموضوعات المذكورة أعلاه، بمشاركة حوالي ٣٢٠ إختصاصي من ١١ دولة عضو.

نظام إقليمي للإشراف على السلامة

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تموله حكومات الأرجنتين، وبوليفيا، والبرازيل، وشيلي، وكوبا، وباراغواي، وبيرو، واسبانيا، وأوروغواي، وفنزويلا، بالإضافة إلى ايرباص، ومؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)، ووكالة أمريكا الوسطى لسلامة الطيران (ACSA) والخطوط الجوية الشيلية (LAN Chile)، وشركة الطيران الوطنية في شيلي (ENAER)، وخدمات الصيانة في بيرو، والخطوط الجوية الفنزويلية (SEMAN)، إلى إنشاء وتشغيل نظام إقليمي لمراقبة السلامة في إقليم أمريكا الجنوبية مع توفير الدعم التقني واللوجستي والإداري المطلوب. وبدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٣ وجرى تمديده حتى نهاية ٢٠١٣.

منجزات المشروع

واصل هذا المشروع إدارة تنسيق لوائح الطيران لأمريكا اللاتينية والإجراءات ذات الصلة، واجتماعات الخبراء، والأنشطة المتعددة الجنسيات في مجالي الترخيص والاستطلاع، وبرامج التدريب والدعم الفني إلى الدول الأعضاء. وقدمت دورات عن إجازة العاملين وتنفيذ اللوائح واعتماد الطائرات والمشغلين لعمليات ملاحية المنطقة والأداء الملاحي المطلوب (RNAV/RNP) وبرنامج تبادل البيانات المتعلقة بتفتيش السلامة على ساحة وقوف الطائرات شارك فيها حوالي ٩٤ شخصا. وفيما يتعلّق بهذا البرنامج الأخير المنفذ بمساعدة وكالة السلامة الجوية الأوروبية (EASA)، تمّ تحميل المعلومات الخاصة بحوالي ٣٧٠ عملية تفتيش على ساحة وقوف الطائرات في قاعدة البيانات. وقدم الدعم إلى إحدى الدول الأعضاء لتدريب مفتشي السلامة التابعين للحكومة. وجرى تحديث أدلة إجازة العاملين في لوائح الطيران لأمريكا اللاتينية ومفتشي صلاحية الطائرات للطيران ومفتشي العمليات. وتواصلت ترجمة لوائح الطيران لأمريكا اللاتينية إلى الإنجليزية والبرتغالية. ونجح الاختبار الأول لترخيص مركز تدريب في ظلّ لوائح الطيران لأمريكا اللاتينية LAR 142، وعيّنت إحدى الدول الأعضاء موظفين لحضور تدريب أثناء العمل على تنفيذ نظم إدارة السلامة نظّمته وزارة النقل الكندية في مؤسسة صيانة معتمدة. واستمرت عملية اعتماد أو تكيف/تنسيق لوائح الطيران لأمريكا اللاتينية كلوائح وطنية من طرف الدول

الأعضاء في النظام الإقليمي للتعاون في مراقبة السلامة التشغيلية (SRVSOP) مع مستويات تنفيذ مختلفة.

تدريب العاملين الجويين في إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية

هدف المشروع

يهدف 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، والندوات وبرامج الزمالات. وقد بدأ هذا المشروع في عام ١٩٩٧ وجرى تمديده على أساس سنوي حتى نهاية العام ٢٠١١.

إنجازات المشروع

نُظمت ثلاث ندوات دولية بشأن المسائل البيئية وأنظمة أتمتة مراقبة الحركة الجوية وأنظمة إدارة السلامة شارك فيها أكثر من ١٨٣ مسؤولاً. وفي مجال التعاون الدولي، مُنحت ٦ زمالات، مدة كل منها سنة واحدة، و ٣٧ زمالة، مدة كل منها أسبوعان، بغرض المشاركة في برنامج ماجستير خاص بالمطارات في جامعة بوليتكنيك في مدريد غطى مجالات مثل عمليات المطارات وخدمات الملاحة الجوية وإدارة المطارات.

منطقة آسيا والمحيط الهادئ

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

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الذي تموله إدارة الطيران المدني وسلطات المطارات في الدول المشاركة (أفغانستان والصين (منطقتا هونج كونج وماكو الإداريتان الخاصتان) واندونيسيا وماليزيا ونيبال والفلبين وسنغافورة وجزر سليمان وتايلند وتونغا وفيتنام)، فضلا عن منحة من صندوق الأمم المتحدة المركزي لمكافحة الأنفلونزا ومساهمة عينية من منظمة الصحة العالمية، هو الحد من مخاطر انتشار أنفلونزا الطيور والأمراض السارية المشابهة بواسطة المسافرين جوا وذلك بوضع ترتيبات تعاونية بين الدول والإدارات والمطارات المشاركة. وسوف يتحقق ذلك ابتداء بتطبيق وتنفيذ المبادئ التوجيهية للايكو فضلا عن تدريب الموظفين من هيئات الطيران المدني والمطارات والخطوط الجوية المشاركة في مجال طب الطيران لضمان مواصلة تنفيذ هذه المبادئ التوجيهية ومساعدة الدول الأخرى في الإقليم التي قد تنضم إلى البرنامج. وبدأ هذا المشروع في سبتمبر ٢٠٠٦ وجرى تمديده حتى ديسمبر ٢٠١٢.

منجزات المشروع

أنشئ فريق إقليمي لطب الطيران (RAMT) لإقليم آسيا والمحيط الهادئ، وأجريت زيارات تقييم إلى مطارات الدول، وأنجز تدريب وإقامة شبكة خبراء وتخطيط لمواصلات الأعمال. وتمّ تقييم عشرة مطارات في سبع دول واتخاذ تدابير. وأحرز تقدّم في عمليات التقييم التي أجريت على سبيل المتابعة لمطارات أخرى. وجرّت مهمّة لتوفير مدخلات خلال اجتماع لمكتب منظمة الصحة العالمية الإقليمي لجنوب شرق آسيا بشأن تعزيز القدرات الأساسية عند نقاط الدخول. وجرى عرض أنشطة كابسكا خلال تمرين متعدّد القطاعات للتخطيط والاستجابة للأوبئة نظمتها رابطة أمم جنوب شرق آسيا (ASEAN) والأمم المتحدة والوكالة الأمريكية للتنمية (USAID). وقُدّم التدريب إلى وزارة الخارجية في سنغافورة خلال دورة عن الأمراض المعدية الناشئة. وحضر الاجتماع العالمي الأول للفريق ممثلون عن برنامج كابسكا من أقاليم إفريقيا والأمريكتين وآسيا والمحيط الهادئ.

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

هدف المشروع

يهدف هذا البرنامج، الذي تموله الدول المشاركة وهي أفغانستان وبتان وبروني دار السلام وكمبوديا والصين (منطقتا هونج كونج وماكو الإداريتان الخاصتان) وفيجي والهند واليابان وكيريباس وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وماليزيا وملديف ومنغوليا وميانمار ونيبال والفلبين وجمهورية كوريا وسنغافورة وسري لانكا وتيمور-ليشتي وفيت نام بالإضافة إلى منحة من المفوضية الأوروبية وحكومة كندا ومساهمات عينية من إدارة أمن النقل، إلى كفالة الامتثال للاتفاقات الدولية وقواعد وتوصيات الايكاو لاسيما الملحق السابع عشر- الأمن، والجوانب ذات الصلة بالأمن في الملحق التاسع- التسهيلات والمواد الإرشادية المتعلقة بأمن الطيران في دليل أمن الطيران (المقيد التوزيع) الصادر عن الايكاو. وفي نوفمبر ٢٠١٠، انضمت ٢١ دولة ومنطقة إدارية خاصة للبرنامج الذي يهدف إلى تعزيز قدرات أمن الطيران لدى الدول والإدارات المشاركة، وإنشاء هيكل إقليمي للتعاون والتنسيق في مسائل أمن الطيران وتدريب موظفي أمن الطيران. وبدأ المشروع في عام ٢٠٠٤، وقد دخل مرحلته الثانية وجرى تمديده حتى أغسطس ٢٠١٤.

منجزات المشروع

قُدّم تدريب على التعرف على الوثائق المزيفة إلى ١٠٣ مشاركين للمساعدة على الامتثال للجوانب المتصلة بالأمن في الملحق التاسع. كما أجريت دورتان لمفتشي أمن الطيران الوطنيين. وتمّ تقييم ١٩ برنامجا وطنيا لأمن الطيران المدني أدمجت فيها قواعد وتوصيات الايكاو وإجراءات وتدابير أمن الطيران المعززة ذات الصلة بالإقليم. وقُدّمت المساعدة في صياغة خمس خطط عمل تصحيحية متعلّقة بالتدقيق وأجريت عمليتا تقييم لتنفيذ خطط العمل التصحيحية. وتمّ توزيع أربع وثائق فنية عن أمن الطيران تغطّي إجراءات الكشف الأمني على الركاب وإجازة موظفي الكشف الأمني والإرشادات الخاصة بمراقبة الجودة والأنظمة

المتعلقة بالركاب غير المنضبطين. وأنجزت أنظمة أمن الطيران النموذجية. وتم استعراض التشريع والأنظمة الوطنية لـ ٢٢ دولة وإدارة. وأعدت مشاريع تقارير قانونية عن التشريع والأنظمة في ٢٠ دولة وإدارة، ونوقش ١٢ منها خلال زيارات ميدانية مع فرق الدولة أو الإدارة المعنية، وفي الوقت عينه دارت أيضا مناقشات بشأن حالة التشريع الوطني والتعديلات الموصى بها.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تموله جمهورية الصين الشعبية وجمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية ومنغوليا وجمهورية كوريا، والمدعوم بواسطة منح من شركة إيرباص وشركة بوينغ ومساهمات عينية من وكالة السلامة الجوية الأوروبية والإدارة الفدرالية للطيران في الولايات المتحدة ووزارة النقل الكندية، إلى تعزيز السلامة والكفاءة في عمليات النقل الجوي في الإقليم. 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 وأنظمة الرقابة على السلامة. كما يتيح أيضا منهجية تمتاز بالكفاءة والفعالية من حيث التكلفة لإجراء عمليات التفتيش وترخيص المشغلين والطائرات وورشات التدريب ولتدريب موظفي مراقبة السلامة. بالإضافة إلى ذلك، فإنه يعزّز الوقاية من الحوادث من خلال إنشاء الفريق الإقليمي المعني بسلامة الطيران في شمال آسيا والإشراف عليه. وهذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٣ تم تمديده حتى نهاية عام ٢٠١٢.

منجزات المشروع

اجتمع فريق السلامة الإقليمي لشمال آسيا مع أفرقة السلامة الإقليمية الأخرى التابعة لبرنامج كوسكاب في جنوب شرق آسيا وفي جنوب آسيا، وذلك كفريق إقليمي آسيوي مشترك لسلامة الطيران، وحدد ٤١ بندا للعمل من أجل تنفيذ إجراءات تعزيز السلامة والخطة العالمية لسلامة الطيران. واعتبرت اللجنة التوجيهية تدريب المفتشين الوطنيين ومساعدة الدول الأعضاء على نحو ناشط في تنفيذها القواعد والتوصيات الصادرة عن الايكاو وفي الاستعداد لعمليات التدقيق التي تجري ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة من أهم الأولويات. وقدم برنامج تدريب إلى ٢٦٣ مشاركا كما جرت ٣٦ مهمة لدعم الدول الأعضاء. وأتاح العمل بالتعاون مع فرق السلامة الآسيوية الأخرى التابعة لبرنامج كوسكاب وإدارة الطيران الاتحادية وأستراليا تنفيذ إجراءات نموذجية للموافقة التشغيلية والتدريب المتعلق بها لدعم تنفيذ الدول للملحة القائمة على الأداء. وساعدت الدول الأعضاء التي أتمت بنجاح عملية التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الدول الأعضاء الأخرى في التحضير لعمليات التدقيق الخاصة بها.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تموله حكومات بنغلاديش، وبوتان، والهند، وملديف، ونيبال، وباكستان، وسري لانكا، والمدعوم بواسطة منح من شركة ايرباص وشركة بوينغ ومساهمات عينية من وكالة السلامة الجوية الأوروبية والإدارة الفدرالية للطيران في الولايات المتحدة ووزارة النقل الكندية إلى تعزيز سلامة وكفاءة النقل الجوي في شبه الإقليم. وتشمل الأهداف الرئيسية للمرحلة الثالثة تعزيز الإطار المؤسسي الإقليمي للطيران والمساعدة في وضع إطار تنظيمي موحد وتعزيز نهج النظام الشامل للقيام بأنشطة مراقبة السلامة استناداً إلى التنفيذ الفعال لقواعد وتوصيات الايكاو وإلى قدرات المراقبة التي تمتاز بالكفاءة، ووضع نظام إقليمي لتبادل المعلومات لتحسين 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. وقد بدأ هذا المشروع في عام ١٩٩٧ وتم تمديده حتى نهاية ٢٠١٢.

منجزات المشروع

نظمت دورات تدريبية وندوات تمّ خلالها تدريب مشاركين من جميع الدول الأعضاء السبع. وتواصل إعداد واستعراض الوثائق والأدلة ذات الصلة بالسلامة وتحديثها و/أو إعادة إصدارها. وقام الخبراء الإقليميون ببعثات عديدة إلى كل دولة عضو للاضطلاع، وفق الحاجة، بمهام مراقبة السلامة وإجراء التدريب في صفوف خاصة وأثناء العمل والمساعدة في استعراض المستلزمات ذات الصلة بمراقبة السلامة. واستمرّ تحديث الموقع الشبكي الرسمي للبرنامج. وقام الفريق الإقليمي لسلامة الطيران في جنوب آسيا بالترويج للوقاية من الحوادث. وعقد اجتماع لرؤساء مراكز التدريب على الطيران في إطار برنامج الترويج لمنهجية تربيير التابعة للايكاو وتبادل المعرفة بشأن التدريب في قطاع الطيران. وشارك خبراء إقليميون في التحضير لاجتماع الفريق الإقليمي لسلامة الطيران وعقده.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تموله حكومات بروني دار السلام، وكمبوديا، والصين (منطقة هونج كونج الادارية الخاصة ومنطقة ماكاو الادارية الخاصة)، واندونيسيا، وجمهورية لاو الشعبية الديمقراطية، وماليزيا، وميانمار، والفلبين، وسنغافورة، وتايلند، وتيمور - ليشتي، وفيتنام، والمدعوم بواسطة منح من شركة ايرباص وشركة بوينغ ومساهمات عينية من وكالة السلامة الجوية الأوروبية والإدارة الفدرالية للطيران في الولايات المتحدة ووزارة النقل الكندية إلى تعزيز سلامة وكفاءة عمليات النقل الجوي في الإقليم وتعزيز التدريب والتطوير المهني لمفتشي صلاحية الطائرات للطيران وعمليات الطيران الوطنيين، وتوحيد السياسات والأنظمة، وتوفير المساعدة في الترخيص والتفتيش إلى الدول غير القادرة حاليا على الوفاء بالالتزامات التنظيمية، وتنسيق برامج المساعدة الفنية، وإنشاء فريق إقليمي لسلامة الطيران لتنفيذ الحلول الموضوعة عالميا للشواغل المتعلقة بالسلامة. وبدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠١ وتم تمديده حتى يولييه ٢٠١١.

منجزات المشروع

أصدرت مجلات ونشرات دورية استشارية وعقدت حلقات عمل ودورات تدريبية. واجتمع الفريق الإقليمي لسلامة الطيران في جنوب شرقي آسيا مع أفرقة السلامة التابعة لبرنامج كوسكاب في شمال آسيا وجنوبها كفريق إقليمي آسيوي مشترك لسلامة الطيران، وحدد ٤١ بندا للعمل من أجل تنفيذ تحسينات السلامة وخطة سلامة الطيران العالمية. واعتبرت اللجنة التوجيهية تدريب المفتشين الوطنيين من أهم أولوياتها. وحيث كانت الأرقام تبرر ذلك، تم تقديم برامج تدريب ميدانية للدول، ولكن غالبا ما كان التدريب يُقدّم في موقع أو موقعين مركزيين. وساعدت الدول الأعضاء التي أتمت بنجاح عملية التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية الدول الأعضاء الأخرى في التحضير لعمليات التدقيق الخاصة بها، وجرى تبادل أشكال أخرى من الدعم الفني بين البرامج التعاونية في آسيا.

برنامج إجراءات الطيران لآسيا والمحيط الهادئ (FPP)

هدف المشروع

هذا البرنامج هو اتفاق تعاوني إقليمي تمّوله الدول/الإدارات الناشطة المشاركة وهي أستراليا والصين (منطقتا هونج كونج وماكاو الإداريتان الخاصتان) وفرنسا وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية وفرنسا ومنغوليا وجمهورية كوريا وسنغافورة وتايلند وفيتنام. وبالإضافة إلى ذلك، تشارك بنغلادش وكمبوديا وماليزيا وميانمار ونيبال وباكستان والفلبين وسري لانكا وتيمور - ليشتي في البرنامج ولكنها لا تقدّم مساهمات سنوية. ويُنفذ هذا البرنامج من خلال

مشروع صندوق ائتمان تابع للايكافو توفره الدول المشاركة، بالإضافة إلى دعم عيني ومالي من طرف إدارة الطيران الاتحادية وهيئة الطيران المدني في الصين والمديرية العامة الفرنسية للطيران المدني وإدارة الطيران المدني في هونغ كونج وهيئة مطارات الهند وشركة ارباص وشركة بوينغ ومعهد بحوث الأنظمة البيئية. ويهدف البرنامج إلى مساعدة الدول على تطوير قدرة مستدامة في مجال إجراءات الطيران الآلي للوفاء بالتزاماتها وفق قرار الجمعية العمومية A36-23 لتنفيذ الملاحه القائمة على الأداء وواجباتها المتعلقة بجودة إجراءات الطيران الآلي الخاصة بها. وقد بدأ هذا البرنامج في يناير ٢٠١٠ ومازال مستمرا.

منجزات المشروع

تمّ تطوير قدرات المشروع في مجال تصميم الإجراءات. وأعدت دورات تدريب وقُدمت إلى مصممي الإجراءات. وقد شملت تلك الدورات دورة أولية في تصميم الإجراءات تحت عنوان إجراءات خدمات الملاحة الجوية - عمليات الطائرات (PANS-OPS, Doc 8168) حضرها ٢٤ مشاركا من عشر دول، ودورة في تصميم إجراءات الملاحة القائمة على الأداء حضرها ١٥ طالبا من ثماني دول وحلقة عمل عن عمليات الهبوط المستمرة لموظفي برنامج إجراءات الطيران و١٦ مشاركا من الصين. وقُدّم تدريب أثناء العمل على تصميم الإجراءات إلى مصممي إجراءات في مكتب البرنامج في بيجين. وقد وُضع دليل يتضمّن الإطار المؤسسي والإجراءات الإدارية واعتمده اللجنة التوجيهية.

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 والإمارات العربية المتحدة، بدعم من شركة ارباص وشركة بوينغ ووكالة السلامة الجوية الأوروبية وإدارة الطيران الاتحادية التابعة للولايات المتحدة الأمريكية وشركة طيران الاتحاد التابعة لدولة الإمارات العربية المتحدة، في تعزيز سلامة وكفاءة النقل الجوي في شبه إقليم 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 الإقليم، وتعزيز التعاون فيما بين الدول المشاركة. ويهدف أيضا إلى إنشاء هيكل إقليمي للتعاون والتنسيق في المسائل ذات الصلة بأمن الطيران وتدريب موظفي أمن الطيران. وبدأ هذا المشروع في يناير ٢٠٠٦ ويتوقع له أن يستغرق خمس سنوات.

منجزات المشروع

تابع المشروع إعطاء الأولوية إلى إعداد مشاريع أنظمة موحدة للطيران، بالاستناد إلى النموذج الأوروبي، حيثما يكون ذلك مناسباً. وتمّ توظيف خبير في عمليات الطيران. وأنشئت منصة توحيد تنظيمية قائمة على شبكة الإنترنت. ويوفّر موقع التوحيد الشبكي المأمون المعلومات المتعلقة باستعراض لجنة الأنظمة للأنظمة الجديدة أو المعدلة في الوقت المناسب وتتبع ومقارنة وحفظ وثائق الأنظمة الموحدة على الصعيد الإقليمي أو على مستوى الدولة. وقد نظمت ندوة عن تنفيذ برنامج السلامة التابع للدولة حضرها ١٥٠ مشاركاً. وجرى ترتيب تدريب كامل التمويل على الموافقة التشغيلية على الملاحة القائمة على الأداء وأداء الملاحة المطلوب - الموافقة التشغيلية المطلوبة للحصول على الإذن لمفتشين من الدول الأعضاء والدول المجاورة. وتمّ تحديث دليل وضع القواعد الخاص بدول الخليج. ويتقدّم العمل على استعراض الباب FCL (إجازة طاقم الطائرة) وتعديلات الباب M (استمرارية الصلاحية للطيران). وواصل المشروع دوره الداعم لخارطة طريق سلامة الطيران في الشرق الأوسط، بما في ذلك تنسيق فريق عمل لتنفيذ إستراتيجيات فرقة العمل المعنية بتخفيف المخاطر في مجال سلامة الطيران التجاري في شبه إقليم الخليج.

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

هدف المشروع

يمثل هذا المشروع اتفاقاً تعاونياً بين دول كومنولث الدول المستقلة (أرمينيا وبيلاروس وجورجيا وكازاخستان وقيرغيزستان وطاجيكستان وتركمانستان وأوزبكستان)، وينفذ في إطار الصندوق الذي أنشأته كومنولث الدول المستقلة وشركة إيرباص وشركة بوينغ وإدارة الطيران الاتحادية وشركة إوشن للطيران ولجنة الطيران المشتركة بين دول كومنولث الدول المستقلة. وتتمثل أهدافه في تعزيز قدرات الدول المشاركة 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 وتم تمديده حتى نهاية ٢٠١١.

منجزات المشروع

عقدت ندوات بشأن موضوعات الموافقة على برامج التدريب الخاصة بشركات الطيران وإدارة موارد الطواقم، وتحليل نموذج فريق سلامة الطيران التجاري الأمريكي (CAST) وفريق سلامة الطيران التجاري الأوروبي (ECAST)، ونظم أداء الملاحة وإدارة السلامة المطلوبة في عمليات الطيران، بدعم من خبراء تابعين لشركة إيرباص وشركة بوينغ وإدارة الطيران الاتحادية وبمشاركة ٢٥٢ مواطناً من كومنولث الدول المستقلة. وقد أنتجت حلقة

العمل بشأن خارطة الطريق العالمية الثانية لسلامة الطيران (GASR)، التي نُظمت بمشاركة خبراء من الايكاو بالإضافة إلى خبراء من شركة ايرباص وشركة بوينغ ووكالة السلامة الجوية الأوروبية وإدارة الطيران الاتحادية ومؤسسة سلامة الطيران ولجنة الطيران المشتركة بين دول كومنولث الدول المستقلة واتحاد النقل الجوي الدولي، مقترحات عملية لتحسين سلامة الطيران في الإقليم.
