

منظمة الطيران المدني الدولي
التقرير السنوي للمجلس



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

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

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

قد أبرمت هذه الاتفاقية تحقيقا لهذه الأغراض .

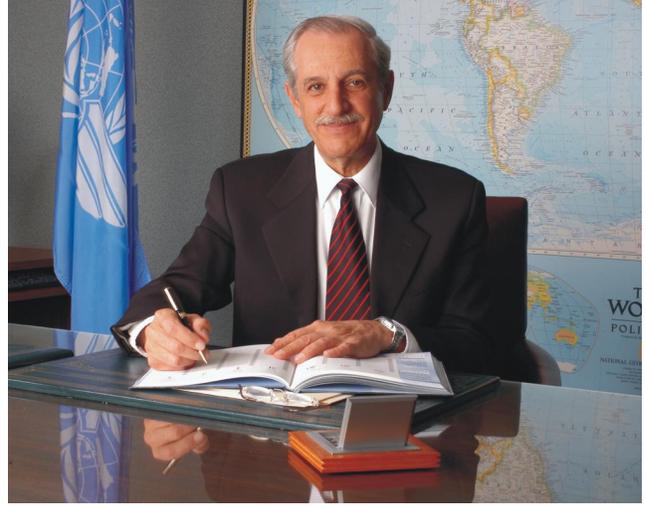
ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي

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 ٢٠٠٨، الذي أعد وفقا لأحكام الفقرة (أ) من المادة الرابعة والخمسين من اتفاقية الطيران المدني الدولي. ويشكل هذا التقرير جزءا من مستندات الدورة القادمة للجمعية العمومية التي ستعقد في سنة ٢٠١٠ ولكنه يوزع الآن على الدول المتعاقدة للإحاطة به علما. وسوف يرسل أيضا إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة عملا بالفقرة ٢ (أ) من المادة السادسة من الاتفاق المعقود بين الإيكاو والأمم المتحدة.



لقد كان التناقض بين مطلع عام ٢٠٠٨ والربع الأخير من ذلك العام أكثر إثارة مما يمكن تصوره. فقد اعتبرت البداية أثناء الخريف بأنها أزمة مالية عالمية تؤثر في جميع أصحاب المصلحة المعنيين مع توقع أثر كبير على النقل الجوي وجميع الصناعات المرتبطة به.

ففي هذا الصدد أثبت تحول الإيكاو إلى الطريقة القائمة على الأداء والإدارة التي تستند إلى النتائج فعاليتها مع الدول المتعاقدة فيما يتعلق بمساعدتها على إدخال تحسينات مستمرة في مجالات السلامة والأمن والاستدامة والكفاءة لنظام النقل الجوي الدولي.

لقد تحققت إنجازات ملموسة عديدة طوال العام ناجمة عن هذا التركيز المستمر على تخطيط الأداء وصنع القرار مما اعتقد أنه عزز برنامج عمل الإيكاو وجعله أكثر أهمية للطيران المدني.

لقد أدى التركيز على حل قضايا السلامة في أفريقيا إلى الاهتمام باستثمار الموارد المالية والبشرية مما أحرز المزيد من النتائج. واستطاع برنامج التنفيذ الشامل لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي وضع نهج استراتيجي ثلاثي الأضلاع لتمكين الدول من إنشاء نظام مستدام للسلامة والحفاظ عليه ومساعدتها على تحديد أوجه النقص لديها وتشجيع ثقافة السلامة في أوساط مقدمي خدمات الطيران في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي. كما ساهم اجتماع إقليمي خاص للملاحة الجوية في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي من تعزيز الالتزام على نطاق القارة بسلامة الطيران من خلال برامج العمل التي تستند إلى تحقيق أهداف الأداء وفقا لنواتج قابلة للقياس.

لقد شجع تخطيط الأداء أيضا على تطبيق وتوسيع خطة الإيكاو العالمية للطيران وهي نهج شامل يتضمن مجموعة واسعة من المبادرات مثل خطط سلامة الدول ونظم إدارة السلامة وتحديث البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة. وتهدف جميع هذه الأنشطة إلى معالجة قضايا وتحديات السلامة القائمة والأخذة في الظهور على نطاق العالم والتي تتراوح بين التوغلات في ممرات الطيران إلى نظم الطائرات بدون طيار وعدد أفراد الطيران المؤهلين.

نتج عن فكرة الأداء الجديدة منح المزيد من الاهتمام للاستجابة السريعة والمتسقة للمخاطر الأمنية التي تهدد الطيران المدني والصناعة بطريقة موحدة ومنسقة على نطاق العالم. وشمل ذلك الحكومات والصناعة ووكالات إنفاذ القانون في جميع أنحاء العالم. ومثلت (الفوارق) وهي أوهى الحلقات في السلسلة، أشد المخاطر.

وكان للكثير من الخطوات المستمدة أو المتصورة في عام ٢٠٠٨ أثر إيجابي على الحد من المخاطر وعلى زيادة ثقة الجمهور في النقل الجوي وأكمل تنقيح القواعد والاجراءات الأمنية والمواد الارشادية المساعدة المقدمة للدول والمساعدة الإقليمية والتعاون العالمي والتدريب في مجال أمن الطيران.

وفيما يتعلق بحماية البيئة تم التركيز على الحلول العملية للحد من الآثار العالمية الناتجة من انبعاثات الطيران وعلى وضع مقاييس للحد من الآثار العامة المترتبة من النقل الجوي على البيئة. وساهم إنشاء فريق الإيكاو والمعني بالطيران الدولي وتغير المناخ في تعزيز التعاون مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ لتحديد أفضل السبل لإدارة الانبعاثات الناتجة من الطيران الدولي فيما يتعلق باتفاق يتعلق بتغير المناخ في المستقبل سيتم وضعه في كوبنهاغن في ديسمبر ٢٠٠٩. كما ساعد وضع آلة حاسبة للكربون على موقع الإيكاو على الشبكة لتقييم آثار الكربون على فرادى المسافرين في توفير المزيد من المدخلات للجهود المبذولة ضمن برنامج يهدف لتوعية الجمهور بوظيفة الإيكاو. وقد اعترفت بجدوى هذه الجهود وكثير غيرها الدول الأعضاء التي تساهم بتوفير الموارد البشرية والمالية لبرنامج حماية البيئة.

تزدهر العمليات الجوية أصلا بسبب الكفاءة المتزايدة. وتمثل الزيادة الكبيرة في معايير الأداء جوهر الاجتماعات والأنشطة على مدار السنة تراوحت بين النجاح في عقد المنتدى المتعلق بالتكامل في القرن القادم (NextGen) وبرنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في كل من الولايات المتحدة وأوروبا على التوالي واستكمال وإكمال الوثائق المتعلقة بالملاحة القائمة على الأداء وإدخال طائرات جديدة أكبر حجما. وجمعت مناسبة الإيكاو المتمثلة في المؤتمر البارز لمفاوضات الخدمات الجوية ٢٠٠٨ عددا من الدول تحت سقف واحد للتفاوض وإبرام اتفاقات ثنائية للخدمات الجوية. وعقدت ندوة أثناء المؤتمر عن المنظمات الإقليمية أدت إلى تحقيق المزيد من الفهم لقوة التعاون الدولي في التصدي للتحديات المشتركة.

وأخيرا فإن هذه هي وظيفة الإيكاو أصلا. أي أن تكون محفلا عالميا لتشجيع التعاون الدولي بين جميع أفراد مجتمع الطيران العالمي حيث يمكن الاستماع إلى الرغبات الوطنية المختلفة وأحيانا المتعارضة ومراعاتها عند وضع المعايير والاجراءات والسياسات التي تشكل إطار العمل التنظيمي العالمي الذي يجعل الطيران المدني وسيلة فعالة للنقل الجماعي.

ويعكس هذا التقرير السنوي لعام ٢٠٠٨ التحول الجاري داخل الإيكاو وهو ما يمثل تركيزا كبيرا على الأداء والنتائج.

روبرتو كوبيه غونزاليس
رئيس المجلس

المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية

المقر الرئيس

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

المكاتب الإقليمية

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

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

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

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

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

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

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



الدول المتعاقدة

بنما	ألمانيا	أفغانستان
بابوا غينيا الجديدة	غانا	ألبانيا
باراغواي	اليونان	الجزائر
بيرو	غرينادا	أندورا
الفلبين	غواتيمالا	أنغولا
بولندا	غينيا	أنغيوا 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	بوتسوانا
سيراليون	كينيا	البرازيل
سنغافورة	كيريباتي	بروني دار السلام
سلوفاكيا	الكويت	بلغاريا
سلوفينيا	قيرغيزستان	بوكينا فاصو
جزر سليمان	جمهورية لاو الشعبية الديمقراطية	بوروندي
الصومال	لاتفيا	كمبوديا
جنوب أفريقيا	ليتوان	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 البوغوسلافية	مالطة	كوستاريكا
السابقة	جزر مارشال	كوت ديفوار
تيمور-ليشتي	موريتانيا	كرواتيا
توغو	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	مياتمار	الاكوادور
جمهورية تنزانيا الموحدة	ناميبيا	مصر
الولايات المتحدة	ناورو	السلفادور
أوروغواي	نيبال	غينيا الاستوائية
أوزبكستان	هولندا	أريتريا
فانواتو	نيوزيلند	استونيا
فنزويلا	نيكاراغوا	أثيوبيا
فيتنام	النيجر	فيجي
اليمن	نيجيريا	فنلندا
زامبيا	النرويج	فرنسا
زيمبابوي	عمان	غابون
	باكستان	غامبيا
	بالاو	جورجيا

الدول المتعاقدة الأعضاء في المجلس

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

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

©ICAO 2009

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

طبع على ورق مصنوع من ألياف سبق استعمالها.

ملاحظات

مرفقات هذا التقرير متاحة على الموقع التالي:

www.icao.int/annualreports

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

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

١ بليون يساوي ١٠٠٠ مليون.

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

أنشئت الايكاو في سنة ١٩٤٤ للنهوض بالتطور الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في شتى أنحاء العالم، وهي إحدى الوكالات المتخصصة التابعة 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 المتعاقدة البالغ عددها ١٩٠ دولة.

الفهرس

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

3	..... عالم النقل الجوي في سنة ٢٠٠٨
17	..... خطة أعمال الإيكاو
23	..... السلامة
37	..... الأمن
49	..... حماية البيئة
57	..... الكفاءة
67	..... الاستمرارية
71	..... سيادة القانون
77	..... استراتيجيات دعم التنفيذ
83	..... برنامج التعاون الفني
93	..... البيانات المالية
	..... المرفقات www.icao.int/annualreports

عالم النقل الجوي
في ٢٠٠٨



عالم النقل الجوي في عام ٢٠٠٨

التطورات الاقتصادية العالمية والإقليمية

شهد الاقتصاد العالمي تباطؤًا حادًا في عام ٢٠٠٨ سببته تولى من أسعار السلع والطاقة المرتفعة في النصف الأول وازدياد الأزمة المالية العالمية سوءًا في الفصل الثاني ونتيجة لذلك، حقق الناتج المحلي الإجمالي العالمي نموًا يقدر بنسبة ٣,٢٪ بالقيمة الحقيقية (انظر الشكل رقم ١).



الشكل ١ — تطور الناتج المحلي الإجمالي العالمي بالأسعار الثابتة

التغيرات من سنة إلى أخرى، ٢٠٠٨-١٩٩٩

ازداد تكاملاً اقتصادات البلدان الصناعية عمقا، إذ بلغ معدل الناتج المحلي الإجمالي نسبة ٠,٨٪. وحقق اقتصاد أمريكا الشمالية نموًا بنسبة ١٪ مع ازدياد الأزمة المالية سوءًا وتضاؤل ثقة المنتجين والمستهلكين. وفي الولايات المتحدة سجل الناتج المحلي الإجمالي نموًا بنسبة ١,١٪، أما آثار انخفاض الاستثمار السكني والتباطؤ في الاستهلاك فقد عوضت عنها جزئيًا الصادرات وحالة شركات الولايات المتحدة الطيبة نسبيًا طوال معظم السنة. وتأثر الاقتصاد الكندي بصورة أشد (٠,٥٪) بسبب الانخفاض الحاد في أسعار الطاقة والسلع.

ضعفت معدلات النمو في الأسواق الناشئة فبلغت ٦,١٪ حيث هبط على نحو معتدل الطلب المحلي (لاسيما استثمار الأعمال) وصافي الواردات ولكنها لم تنزل متجاوزة المتوسط العالمي، ولكن مع فوارق إقليمية كبيرة.

وارتفع معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي في أفريقيا بنسبة ٥,٢٪ حيث استفادت البلدان المصدرة للنفط من الارتفاع المستمر في أسعار هذه السلعة في النصف الأول، بينما استفادت البلدان الأخرى من معدلات التبادل التجاري المؤاتية والسياسات الداخلية المعززة.

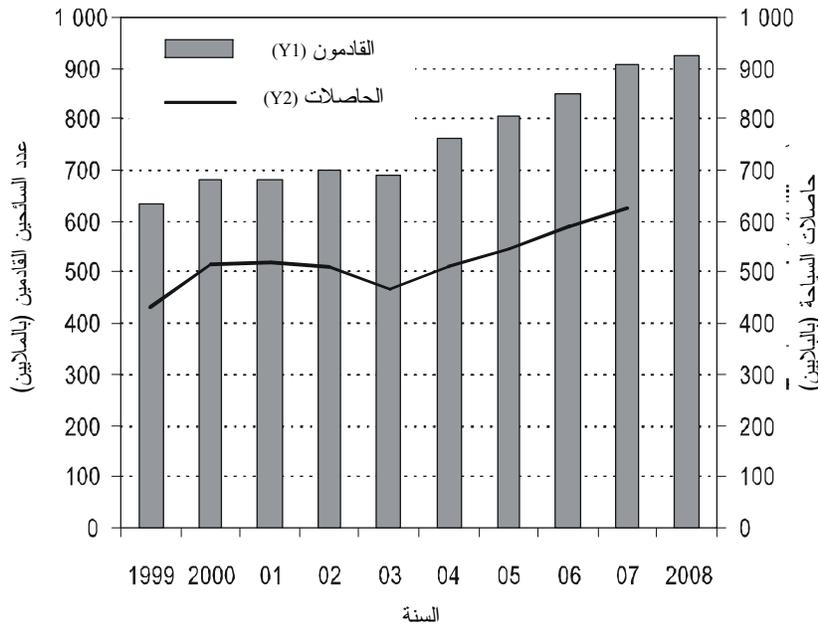
وحافظ الاقتصاد الكلي لإقليم آسيا والمحيط الهادئ على زخمه التصاعدي محققا معدل نمو بنسبة ٥٪. وساهمت البلدان النامية بقدر كبير في هذا النمو نتيجة لنمو الناتج المحلي الإجمالي فيها بنسبة بلغت ٧,٧٪ في المتوسط؛ وبدأ الناتج المحلي الإجمالي في الصين والهند أيضا التباطؤ بمعدلات نمو بلغت نسبته ٩٪ و ٣,٧٪ على التوالي وذلك بسبب تباطؤ الصادرات، على الرغم من أن النشاط استمر في الحصول على الدعم من نمو الاستثمار الثابت وتسارع الاستهلاك. وتسارع نمو الناتج المحلي الإجمالي في الاقتصادات الآسيوية الحديثة العهد بالتصنيع فبلغ نسبة ١,٥٪. وفي اليابان هبط معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي بنسبة ٠,٦٪ فحسب، بينما شهد اقتصاد استراليا ونيوزيلندا تباطؤا كبيرا وحقق كل منهما معدل نمو بنسبة ٢,١٪ و ٠,٣٪ على التوالي.

وسجل الناتج المحلي الإجمالي في إقليم أوروبا معدل نمو بنسبة ١,٣٪ في المتوسط. وبلغ هذا المعدل في منطقة العملة الأوروبية نسبة ٠,٩٪، أي بمعدل أضعف بكثير من مستوى عام ٢٠٠٧، إذ أن عدة بلدان اقتربت من الكساد أو تعاني منه. وحققت اقتصادات وسط وشرق أوروبا نموا يُقدر بنسبة بلغت حوالي ٢,٩٪، بينما بلغ معدل نمو الناتج المحلي الإجمالي في اقتصادات رابطة الدول المستقلة نسبة ٥,٥٪ في المتوسط. وشهد معدل النمو الاقتصادي في إقليم أمريكا اللاتينية والكاريبي مزيدا من الانخفاض إذ بلغت نسبة النمو ٤,٢٪، وذلك نتيجة لانخفاض الصادرات وأسعار السلع الأساسية والأحوال المالية الأصعب، وخاصة في النصف الثاني من العام.

استمر ارتفاع إقليم الشرق الأوسط بارتفاع أسعار النفط والطلب الداخلي القوي وتحسن بيئة الأعمال طوال جزء كبير من عام ٢٠٠٨. وحقق اقتصاد الإقليم نموا بمعدل ٥,٩٪.

ويُقدر حجم نمو التجارة العالمية في مجالي السلع والخدمات بحوالي ٣,٣٪ إذ انخفض من نمو بنسبة ٧,٢٪ في عام ٢٠٠٧.

وفقا للأرقام التي أعلنتها منظمة السياحة العالمية التابعة للأمم المتحدة عن الفترة من يناير إلى أبريل ٢٠٠٨، ارتفع معدل قدوم أفواج السائحين على الصعيد الدولي بنسبة تقدر بحوالي ٢٪، بالمقارنة بنفس الفترة في عام ٢٠٠٧ (انظر الشكل رقم ٢). وقد سافر حوالي ٩٢٤ مليون سائح الى بلدان أجنبية، أي حوالي ١٦ مليون أكثر من العام السابق خلال نفس الفترة. وحقق إقليم الشرق الأوسط أعلى نسبة لاستقبال أفواج السائحين بلغت حوالي ١١٪، تليه أفريقيا ٥٪ ثم الأمريكتان ٤٪ وإقليم آسيا والمحيط الهادئ ٢٪، وأوروبا ١,١٪.



الشكل ٢ — حاصلات السياحة الدولية وعدد السائحين الدوليين القادمين بالدولارات الأمريكية، ٢٠٠٨-١٩٩٩

التنظيم الاقتصادي

استمر تطور تحرير تنظيم النقل الجوي الدولي على شتى المستويات. وشملت اتفاقات "الأجواء المفتوحة" الثنائية للخدمات الجوية والاتفاقات والترتيبات التحريرية الإقليمية حوالي ٣١٪ من أزواج البلدان التي بينها خدمات لنقل الركاب الدوليين بدون توقف وكاد يبلغ ٥٧٪ الرحلات المتواترة المتاحة.

على الصعيد الثنائي، أبرمت ٢١ دولة ١٧ اتفاقاً جديداً "للأجواء المفتوحة"، بحيث أصبح مجموع الاتفاقات ١٥٣ اتفاقاً يشمل ٩٦ دولة. وتنص هذه الاتفاقات على حق دخول الأسواق بلا قيد ولا شرط يفرض على التسميات وحقوق الطرق الجوية والسعة وتواتر الرحلات الجوية وتقاسم الرموز والتعريفات.

وعلى الصعيد الإقليمي، نفذت الدول على الأقل ١٣ اتفاقاً أو ترتيباً للتحرير مع الإشارة إلى التطورات البارزة التالية:

- في فبراير، انضمت منغوليا إلى الاتفاق متعدد الأطراف بشأن تحرير النقل الجوي الدولي، ولكن على أساس البضائع فقط.
- في سبتمبر، دخل اتفاق النقل الجوي لرابطة الدول الكاريبية حيز التنفيذ، وذلك بصفة أولية بالنسبة لسبع دول أعضاء وإقليمين.
- في نوفمبر، دخل تنظيم الاتحاد الأوروبي الجديد بشأن سوق الطيران الواحدة حيز التنفيذ، وهو يبسط ويوئم صفقة التحرير الثالثة المعتمدة في عام ١٩٩٢.

— في نوفمبر أيضا، أبرمت رابطة أمم جنوب شرق آسيا (آسيان) اتفاق آسيان متعدد الأطراف بشأن التحرير التام لخدمات الشحن الجوي، لتشكيل خريطة الطريق لسوق طيران واحدة في آسيان.

ازداد أيضا التأثير المتبادل بين الأقاليم في سبيل المزيد من التحرير. وفي مارس، أصبح اتفاق النقل الجوي بين الاتحاد الأوروبي والولايات المتحدة، الموقع في عام ٢٠٠٧، ساريا بصفة مؤقتة. وفي يونيو، أعطى مجلس الاتحاد الأوروبي المفوضية الأوروبية تفويضات جديدة ببدء مفاوضات، نيابة عن جميع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، مع أستراليا ونيوزيلندا بشأن اتفاق طيران شامل لإنشاء منطقة طيران مفتوحة. وأعطيت المفوضية الأوروبية أيضا تفويضات ببدء مفاوضات في أكتوبر مع لبنان، وفي ديسمبر مع تونس والجزائر، من أجل التوصل إلى اتفاق للنقل الجوي بين أوروبا والبحر الأبيض المتوسط. وفي نوفمبر، أبرمت المفوضية الأوروبية وكندا اتفاق طيران شاملا وسوف يتم التوقيع رسميا عليه في عام ٢٠٠٩.

على المستوى متعدد الأطراف، واصلت منظمة التجارة العالمية الاستعراض الثاني للملحق بشأن خدمات النقل الجوي التابع للاتفاق العام للتجارة في الخدمات. ولم يتحقق حتى الآن توافق آراء بشأن الاقتراحات لتوسيع نطاق الملحق أو بشأن سبيل التقدم في الاستعراض.

على المستوى الوطني، اعتمدت ١٥ دولة تقريبا سياسات "للأجواء المفتوحة"، تحرر دخول شركات الطيران الأجنبية إلى السوق في أراضيها، كليا أو جزئيا، على أساس انفرادي. وشرعت عدة دول في عمليات استعراض لسياساتها للنقل الجوي على ضوء الاتجاه العالمي نحو مزيد من التحرير.

إلى جانب تحرير تنظيم النقل الجوي، حدث بمزيد من التواتر استخدام قوانين المنافسة لقطاع النقل الجوي. وخلال السنة، قامت سلطات المنافسة، بما في ذلك لجنة المنافسة والمستهلكين الأسترالية ومكتب المنافسة الكندي والمفوضية الأوروبية ووزارة العدل للولايات المتحدة، بالتحقيق مع ما يربو على ٢٠ شركة طيران كبرى بشأن تثبيت الأسعار لضرائب الوقود الإضافية المطبقة على أسعار الشحن الدولي. ووافقت بعض شركات الطيران المدعى عليها على جوائز الإقرار بالذنب ودفع غرامات.

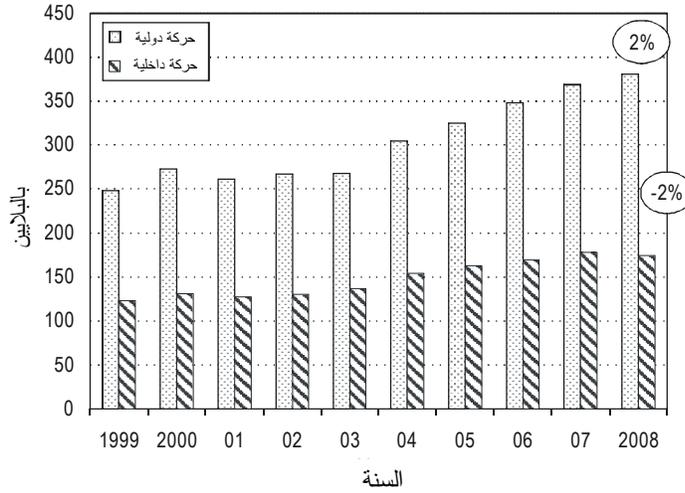
استمرت زيادة عمليات الدمج والتوسع المطرد في التحالفات، وشمل ذلك بصفة خاصة التجمعات العالمية الثلاثة (تجمع Star Alliance وتجمع Oneworld وتجمع SkyTeam)، استمرت في جذب اهتمام سلطات التنظيم والمنافسة. ففي شهر مايو، وافقت وزارة النقل في الولايات المتحدة على تطبيق الحصانة من قانون مكافحة الاحتكار مرة ثانية على اتفاق تحالف بين ست شركات طيران تابعة لتحالف Sky Team على الطرق الجوية عبر المحيط الأطلسي. وفي أكتوبر، صرحت وزارة العدل للولايات المتحدة بالدمج المقترح لشركة طيران Delta وشركة طيران Northwest، الذي أنشأ أكبر شركة طيران في العالم. وفي نوفمبر، رفضت لجنة المنافسة والمستهلكين الأسترالية بصفة مبدئية اتفاق تحالف بين شركة Air New Zealand وشركة Air Canada.

شركات الطيران

العمليات المنتظمة

الحركة الإجمالية

بلغت الحركة المنتظمة الإجمالية التي نقلتها شركات طيران ١٩٠ دولة متعاقد لدى الإيكاو ٢٢٧١ مليون راكب تقريبا ونحو ٤١ مليون طن من البضائع. وزادت الأطنان الكيلومترية الإجمالية من الركاب/البضائع/البريد بحوالي ٠,٦٪ بالنسبة إلى عام ٢٠٠٧، إذ بلغت الأطنان الكيلومترية الدولية نحو ١,٩٪ (انظر الجدولين ١ و ٢ من المرفق ١).^١ ويبين الشكل ٣ الحركة الجوية من سنة ١٩٩٩ إلى سنة ٢٠٠٨.



الشكل ٣ — حركة النقل المنتظم

الأطنان الكيلومترية المنقولة، ١٩٩٩-٢٠٠٨

كانت الزيادة في حركة الركاب تقل بصفة عامة عن السعة من المقاعد المتاحة. ونتيجة لذلك، فإن متوسط عامل الحمولة من الركاب للخدمات المنتظمة الإجمالية (الداخلية والدولية) انخفض إلى حوالي ٧٥,٧٪، بالمقارنة مع ٧٦,٧٪ في عام ٢٠٠٧. وانخفض أيضا عامل الحمولة الوزنية من ٦٣,٣٪ إلى ٦٢,٨٪ بسبب قلة الاستخدام للسعة من المقاعد ونقل البضائع (انظر الجدول ٣ من المرفق ١).

من حيث حجم الحركة الإجمالية (الركاب/البضائع/البريد) المقسمة حسب الأقاليم، نقلت شركات طيران أمريكا الشمالية ٣١٪ ونقلت شركات طيران آسيا/المحيط الهادئ ٢٩٪ ونقلت شركات الطيران الأوروبية ٢٨٪ ونقلت شركات طيران الشرق الأوسط ٦٪ ونقلت شركات طيران أمريكا اللاتينية والكاريبي ٤٪ ونقلت شركات الطيران الأفريقية ٢٪ (انظر الجدول ٤ من المرفق ١).

^١ مرفقات هذا التقرير متاحة فقط على الموقع التالي: www.icao.int/annualreports.

تشير بيانات البلدان فرادى إلى أن حوالي ٤٠٪ من الحجم الإجمالي لحركة نقل الركاب والبضائع والبريد المنتظمة قامت بها شركات طيران الولايات المتحدة والصين (باستثناء الحركة من الإقليمين الإداريين الخاصين لهونج كونج وماكاو) وألمانيا، بمجاميع بنسبة ٢٨٪ و ٧٪ و ٥٪ تقريبا على التوالي. ومن الخدمات الدولية، فإن نحو ٣٠٪ من جميع الحركة نقلتها شركات طيران الولايات المتحدة وألمانيا والمملكة المتحدة، وذلك بنسبة ١٦٪ و ٨٪ و ٦٪ تقريبا على التوالي.

حركة نقل الركاب الدولية

انخفضت معدلات نمو حركة نقل الركاب الدولية من ٧,٩٪ في سنة ٢٠٠٧ إلى نحو ٣,٤٪ في سنة ٢٠٠٨. وفيما يلي التفاصيل في صيغة نسبة مئوية من الحركة المنقولة الإجمالية ومعدلات النمو للناقلين: أوروبا ٤١ و ٤٤,١؛ آسيا/المحيط الهادئ ٢٧ و ٤٠,١؛ وأمريكا الشمالية ١٧ و ٣,٨؛ والشرق الأوسط ٨ و ٧,٥؛ وأمريكا اللاتينية والكاريبي ٤ و ١٠,٣ وأفريقيا ٣ و ٣,١.

حركة نقل الركاب الداخلية

على الصعيد الداخلي، كان تأثير تباطؤ الاقتصاد وانخفاض الناتج المحلي الإجمالي أشد وطأة على نمو الحركة، الذي انخفض من ٦,٤٪ في ٢٠٠٧ إلى النسبة السلبية -١,٩٪ في ٢٠٠٨. وقد أحرز ناقلو أمريكا الشمالية، الذين يمثلون ٥٧٪ من الحركة الداخلية العالمية، انخفاضا بنسبة -٥,١٪. وهذا انخفاض مهم على أساس عريض وهو يهبط بالنمو الإجمالي للعالم. ويمثل ناقلو آسيا/المحيط الهادئ نحو ٢٨٪ من الحركة الداخلية وقد نموا بنسبة ٣,٧٪ فقط بالمقارنة بنسبة ١٢٪ تقريبا المحققة في ٢٠٠٧. أما الناقلون الأوروبيون، الذين يمثلون ٩٪ من الحركة الداخلية العالمية، فقد أحرزوا انخفاضا بنسبة ٢,٣٪، بينما أن ناقلي أمريكا اللاتينية والكاريبي، الذين يمثلون ٥٪ تقريبا من الحركة العالمية، فقد أحرزوا نموا بنسبة قوية هي ٨,٥٪.

حركة نقل البضائع الإجمالية

شهدت حركة نقل البضائع المنتظمة الإجمالية انخفاضا بنسبة ١,٢٪ تقريبا في ٢٠٠٨ بالمقارنة مع نسبة ٤,٧٪ في العام السابق. وانخفضت أطنان البضائع المنقولة على نطاق العالم بالخدمات المنتظمة انخفاضا ضئيلا إلى ٤٠,٥ مليون طن تقريبا بالمقارنة مع ٤١,٨ مليون طن في ٢٠٠٧، بينما أبطأت وتيرة النمو من ٥٪ إلى -٣,١٪ تقريبا.

ملخص انخفاض الحركة في ٢٠٠٨

سبب انخفاض نمو حركة نقل الركاب والبضائع هو بوضوح تباطؤ النمو الاقتصادي لجميع أقاليم العالم. وقد شهد نمو الناتج المحلي الإجمالي الحقيقي عند تعادل القوة الشرائية ٢ انخفاضا كبيرا من ٥٪ في ٢٠٠٧ إلى ما يقدر بنسبة ٣,٢٪ لعام ٢٠٠٨، مما أثر على الحركة في كل الأقاليم. وفي النصف الأول من عام ٢٠٠٨، أثر ارتفاع أسعار الوقود والسلع على الطلب على السفر جوا مما أدى إلى ارتفاع أسعار تذاكر السفر بالطائرات وانخفاض انفاق المستهلكين التقديري على بنود مثل السفر الترفيهي. وازداد هذا الاتجاه بتأثير الأزمة المالية العالمية في النصف الثاني من السنة، مما شكّل ضربة خطيرة لأداء البلدان الغربية المتقدمة النمو وكذلك الاقتصادات الناشئة في إقليم آسيا

^٢ تعادل القوة الشرائية هو نظرية اقتصادية تربط بين أسعار صرف العملات وأسعار السلع والخدمات في أي دولتين.

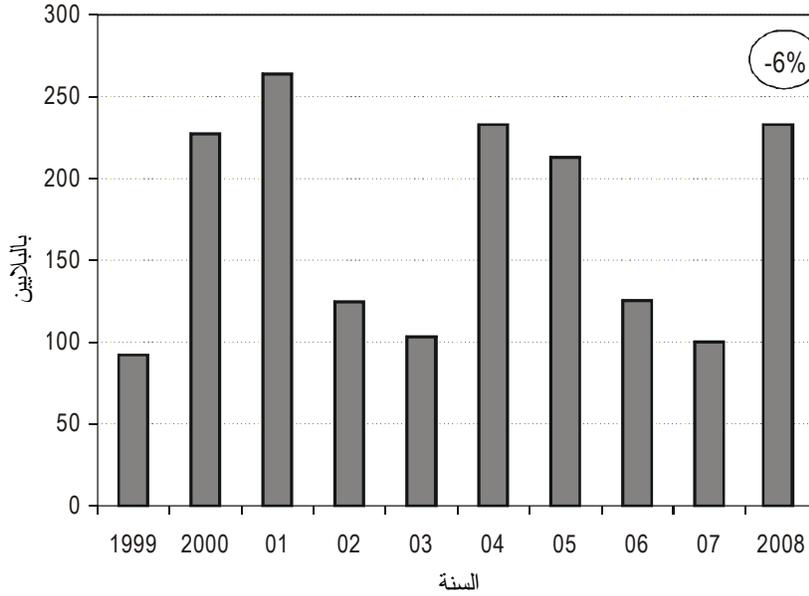
والمحيط الهادئ. وأصاب التباطؤ إقليم الشرق الأوسط أيضاً، الذي استعاد مع ذلك من الارتفاع المفاجئ في أسعار النفط في معظم عام ٢٠٠٨.

آفاق الحركة الجوية في عام ٢٠٠٩

مع إشارة التنبؤات إلى المزيد من انخفاض الناتج المحلي الإجمالي إلى -١,٧٪ في عام ٢٠٠٨، سيستمر تعرض نمو الحركة للضغط في عام ٢٠٠٩. وقد تتبأت الإيكاو بانخفاض يقدر بنسبة ٣,٨٪ للسنة.

العمليات التجارية غير المنتظمة

تشير التقديرات إلى أنه، في سنة ٢٠٠٨، انخفض مجموع الركاب الكيلومترين المنقولين على الرحلات الجوية الدولية غير المنتظمة بنسبة ٦٪ تقريباً بالمقارنة بسنة ٢٠٠٧، مع انخفاض الحصة غير المنتظمة من حركة نقل الركاب الجويين الدولية الإجمالية بنحو نقطة مئوية واحدة إلى ٨٪ تقريباً (انظر الشكل ٤ والمرفق ١، الجدول ٥). وتمثل حركة نقل الركاب الداخلية غير المنتظمة حوالي ٨٪ من حركة نقل الركاب غير المنتظمة الإجمالية ونحو ١٪ من حركة نقل الركاب الداخلية الإجمالية على النطاق العالمي.



الشكل ٤ — حركة النقل الدولي غير المنتظم

عدد الركاب الكيلومترين المنقولين، ٢٠٠٨ - ١٩٩٩

حوادث الطائرات

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

العمليات المنتظمة

تبين المعلومات الأولية أنه وقعت ١٢ من حوادث الطائرات التي أسفرت عن وفيات بين الركاب على الخطوط الجوية المنتظمة في جميع أنحاء العالم، وتعلقت بطائرات زادت كتلتها الإقلاعية المرخصة على ٢٢٥٠ كيلوجراما. وكان عدد وفيات الركاب ٤٥٥ راكبا. وتقارن هذه البيانات مع ١١ حادثا مميتا و٥٨٧ وفاة بين الركاب في سنة ٢٠٠٧ (انظر الجدول ٦ من المرفق ١). إن الزيادة في الحركة في سنة ٢٠٠٨ بالمقارنة بسنة ٢٠٠٧ إلى ١,٣٪ وانخفاض عدد وفيات الركاب أدبيا إلى انخفاض عدد وفيات الركاب لكل مائة مليون راكب كيلومتري من ٠,١٤ إلى ٠,١١. وزاد عدد الحوادث الجوية المميتة لكل مائة مليون كيلومتر طيران على مستويات سنة ٢٠٠٧ البالغة ٠,٣٤ إلى ٠,٣٧، وزاد عدد الحوادث الجوية المميتة لكل ١٠٠ ٠٠٠ عملية هبوط من ٠,٤٣ إلى ٠,٤٧ في سنة ٢٠٠٧ (الشكل ٥). وكانت الزيادة في معدلات الحوادث أساسا بسبب أن ٩٪ من الزيادة في الحوادث في سنة ٢٠٠٨ تنطبق على معدلات النمو الهامشي الذي لوحظ في البارامترات التشغيلية.

كانت مستويات السلامة الجوية متفاوتة تماما لمختلف طرز الطائرات المشغلة على خطوط الركاب المنتظمة. ففي عمليات الطائرات التوربينية النفاثة مثلا، التي استأثرت بأكثر من ٩٨٪ من إجمالي حجم الحركة المنتظمة، مقيسة بالركاب الكيلومترين المنقولين، كانت هناك ستة حوادث توفي فيها ٣٤٤ راكبا، أما في عمليات الطائرات التوربينية المروحية ذات المحركات المكبسية التي استأثرت بنسبة تقل عن ٢٪ من حجم الحركة المنتظمة للركاب فقد وقع لها ثلاثة حوادث توفي فيها ١١١ راكبا. ولذلك فإن معدل الوفيات لعمليات الطائرات التوربينية النفاثة كان أقل بكثير من حوادث الطائرات المروحية.

العمليات التجارية غير المنتظمة

تشمل العمليات التجارية غير المنتظمة الرحلات غير المنتظمة التي تشغلها شركات الطيران المنتظم، وجميع رحلات النقل الجوي التي يشغلها المشغلون التجاريون للخطوط غير المنتظمة. وتدل البيانات المتاحة للايكاو عن سلامة عمليات نقل الركاب غير المنتظمة على أن ١٨ حادثا وقع لطائرات مشغلة في خطوط غير منتظمة وانطوت هذه الحوادث على وفيات بين الركاب، وكانت الكتلة الإقلاعية القصوى المرخصة لهذه الطائرات أكثر من ٢٢٥٠ كيلوجراما مقابل ١٣ في سنة ٢٠٠٧ للحوادث المميتة. وأدت هذه الحوادث إلى وفاة ١١٦ راكبا مقابل وفاة ٨٥ راكبا في سنة ٢٠٠٧.

أما العمليات غير المنتظمة المشغلة بطائرات تربو كتلتها الإقلاعية القصوى المرخصة على ٥٧٠٠ كيلوجرام، سواء كانت تشغلها شركات طيران منتظم أو شركات طيران غير منتظم، فقد وقع لها سبعة حوادث توفي فيها ٥١ راكبا.

أفعال التدخل غير المشروع

وقع ٢٣ فعلا من أفعال التدخل غير المشروع خلال العام. وتألقت هذه الأفعال من فعل استيلاء غير مشروع واحد، وست محاولات استيلاء، وثلاث حالات هجوم على المرافق، وفعلي هجوم أثناء الطيران وفعلي محاولة تخريب، و١٣ فعلا آخر من أفعال التدخل غير المشروع (انظر المرفق ١، الجدول رقم ٧). وترد هذه الأفعال في الإحصاءات السنوية لتساعد على تحليل الاتجاهات والتطورات (انظر الشكل رقم ٦).

المطارات

الانخفاض الأخير في نمو الحركة سيشكل في القريب العاجل تحديا للعديد من مشغلي المطارات في وقت أثمر فيه أو سيثمر في المستقبل القريب عدد من مشاريع تنمية السعة أو توسيع نطاقها. وفي عام ٢٠٠٨، أضيفت سعة جديدة إلى مطارات لندن - هيثرو وباريس - شارل ديغول وبيجين - العاصمة وديترويت، في حين افتتحت مطارات جديدة في بنغالور وحيدآباد.

جرى الإبلاغ عن قليل من النشاط في عام ٢٠٠٨ بصدد التغييرات في ملكية المطارات وإدارتها. وقام أحد كبار مشغلي المطارات الأستراليين بتخفيض مصلحته في مطارين أوروبيين (بروكسيل وكوبنهاجن). وعرض مطار شيكاغو - ميدواي للخصخصة.

من الناحية التنظيمية، تم الإبلاغ عن التطورات التالية:

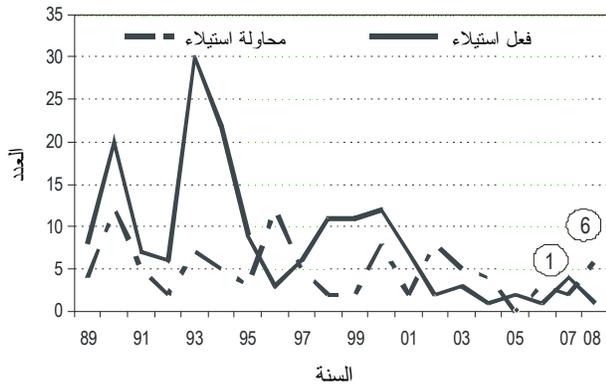
- في يوليو، عدلت إدارة الطيران الاتحادية للولايات المتحدة سياستها بصدد إنشاء أجور ورسوم المطارات، من أجل إتاحة مزيد من المرونة لمشغلي المطارات المزدهمة لجعل رسوم الهبوط تتفاوت على أساس الوقت من اليوم وحجم الحركة.
- في أغسطس، أصدرت لجنة المنافسة بالمملكة المتحدة تقريرا مؤقتا عن نتائج تحقيقها في مطارات سلطة المطارات البريطانية (المحدودة) واقترحت أن تبيع سلطة المطارات البريطانية (المحدودة) اثنين من مطاراتها الثلاثة في لندن وواحد من اسكتلندا.
- في أكتوبر، أعلنت حكومة سنغافورة الفصل بين المهام التنظيمية والمهام التشغيلية في مطار تشانغي بحلول السنة القادمة.
- في أكتوبر أيضا، أجاز البرلمان الهندي مشروع قانون لإنشاء السلطة التنظيمية الاقتصادية للمطارات، وهي الوكالة المستقلة التي ستنظم الرسوم وترصد معايير الأداء للمطارات.

خدمات الملاحة الجوية

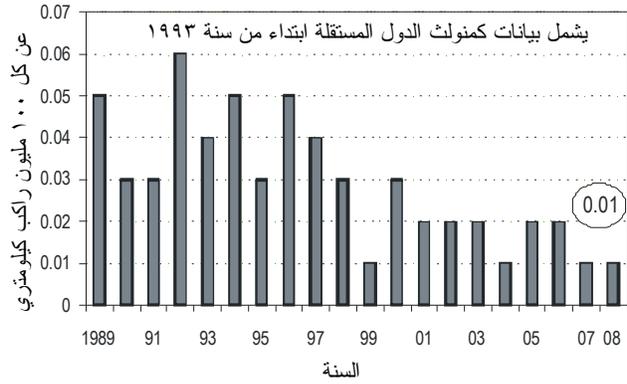
طبقاً لاستقصاء أجرته الإيكاو في عام ٢٠٠٨، استمر تحسن الوضع المالي لمقدمي خدمات الملاحة الجوية، وحققت أغلبية مقدمي خدمات الملاحة الجوية ربحاً.

في أوروبا، اعتمدت المفوضية الأوروبية في يونيو الصفقة الثانية لتشريع الأجواء الأوروبية الموحدة (SES II) في سبيل طيران أكثر استدامة وأفضل أداء. واقترحت الصفقة، ضمن أمور أخرى، وضع أهداف أداء ملزمة لمقدمي خدمات الملاحة الجوية وتوسيع نطاق كتل المجال الجوي التشغيلية (FAB) لتشمل المجال الجوي السفلي. ويجري حالياً تطوير ثمان من كتل المجال الجوي التشغيلية. وفي أكتوبر، اعتمد مجلس الاتحاد الأوروبي قراراً للبدء في مرحلة تطوير برنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الموحد (SESAR)، الذي يهدف إلى المحافظة على مستوى عالٍ من السلامة وتحسين السعة وتطوير نظام نقل جوي أوروبي يتسم بالكفاءة والاستدامة والملاءمة للبيئة.

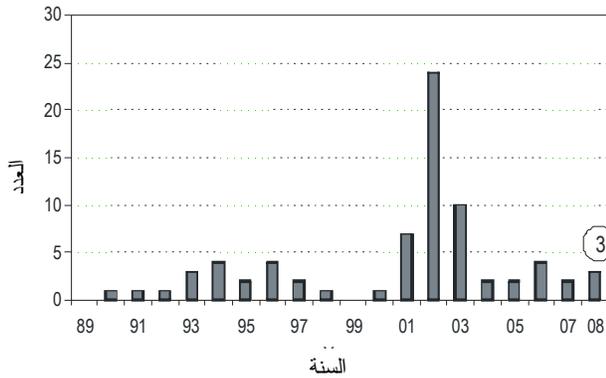
وفي الولايات المتحدة، واصلت إدارة الطيران الاتحادية تحويل إدارة الحركة الجوية من نظام أرضي لأجهزة الرادار إلى نظام قائم على الأقمار الصناعية من خلال الخطة الوطنية المتكاملة لنظام النقل الجوي من الجيل المقبل. وتعمل إدارة الطيران الاتحادية بالتعاون الوثيق مع مجتمع الطيران لتطوير وتحديد أولويات تنفيذ قدرات تشغيلية جديدة لتحقيق الحد الأقصى من الفوائد لجميع الأطراف.



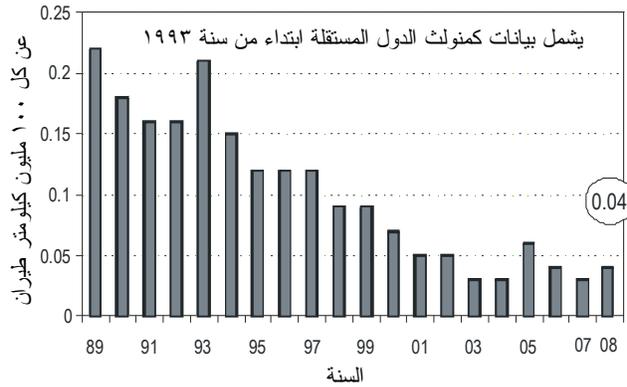
أفعال الاستيلاء غير المشروع



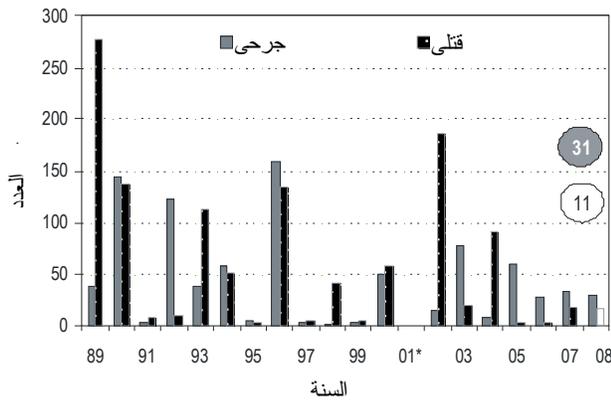
عدد وفيات الركاب عن كل ١٠٠ مليون راكب كيلومتري على الخطوط المنتظمة



حوادث الاعتداء على التسهيلات

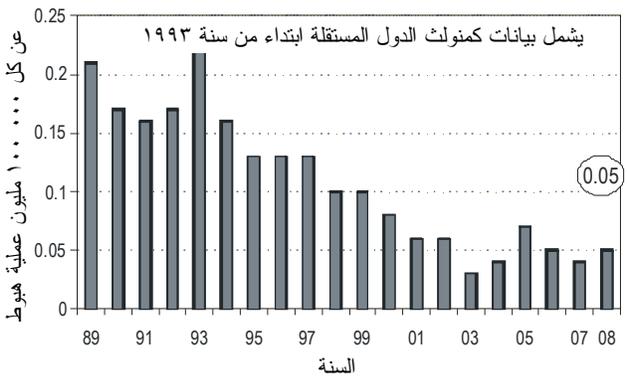


عدد الحوادث المميتة عن كل ١٠٠ مليون كيلومتر طيران على الخطوط المنتظمة



عدد القتلى أو المصابين في سنة ٢٠٠١: المصابون — ٣٢٧١، والقتلى — ٣٥٢٥

الشكل ٦ — إحصاءات أمن الطيران ٢٠٠٨-١٩٨٩



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

الشكل ٥ — إحصاءات حوادث الطائرات ٢٠٠٨-١٩٨٩

خطة أعمال الايكاو



خطة أعمال الايكاو

الضرورة منظمة قائمة على الأداء وموجهة نحو تحقيق النتائج

أرست السنة الأولى لخطة أعمال الايكاو الجديدة للفترة الثلاثية ٢٠٠٨-٢٠١٠ الدعائم لإعداد الميزانية القائمة على النتائج. وفي إطار خطة الأعمال الأولى لعام ٢٠٠٥، اعتمدت الجمعية العمومية في عام ٢٠٠٤ الميزانية ثلاثية السنوات. وبالنسبة للدورة الثلاثية الحالية، فقد أعدت الميزانية على أساس برامج خطط الأعمال والأولويات ذات الصلة، أي أن الموارد قد تم تخصيصها على أساس مجموعة من النتائج المحددة المتوقعة. والهدف من عملية التخطيط للميزانية بشكل متكامل هو توفير تقييم منظم للتقدم والنتائج دعماً لأهداف المنظمة الإستراتيجية.

ولهذا الغرض، لا بد من إعداد مجموعة من أدوات إدارة الأداء التكميلية. وعلى أساس أفضل الممارسات المتبعة في منظومة الأمم المتحدة وأسرة الطيران المدني، تقوم الايكاو حالياً بتصميم إطار للإبلاغ عن الأداء. وسيتم تفعيل هذه الوظيفة بصورة تلقائية من خلال نظام التخطيط والرصد مباشرة على الشبكة، وهو معروف باسم شبكة الايكاو للمشاركة في المعلومات (IKSN). وسيشمل هذا الموقع جميع برامج ومشاريع الايكاو وسيتمتع المشاركة في المعلومات وتعقب التقدم وفقاً لأهداف الايكاو الإستراتيجية واستراتيجيات دعم التنفيذ. وسيتمتع هذا الموقع أيضاً الحصول على تقارير مرحلية في الوقت الحالي من خلال خرائط بالإشارات الضوئية. وتعتبر شبكة IKSN من المشاريع التجريبية التي تنفذها حالياً بصورة ريادية إدارة الملاحة الجوية وتركز حالياً على الأهداف الإستراتيجية للسلامة والأمن والكفاءة. وفي الوقت المناسب، سيتم توسيع نطاق هذا الموقع ليشمل الأهداف الإستراتيجية الثلاثة الأخرى واستراتيجيات دعم التنفيذ. وبانتظار تنفيذ هذه الشبكة، يعد حالياً لوحة قائمة على برنامج Excel لتعقب المؤشرات الرئيسية للأداء ولتمكين المديرين من التأكد إذا كانت الاستراتيجيات التي تحدد على أساسها احتياجاتهم من الناحية الميزانية واستثمارات الرأسمال فعالة أو تتطلب إجراءات تصحيحية.

ويتمثل التحدي الذي تواجهه الايكاو، كجزء من الانتقال إلى منظمة قائمة على الأداء، في تنفيذ تغييرات كبيرة في بيئة الإدارة، بحيث يتم تنظيم التحول إلى عملية إستراتيجية للتخطيط واتخاذ القرارات. ولا تقتصر المسائل الأساسية فقط على تقييم ما إذا كانت المنظمة قد وفّت بالتزاماتها بل أيضاً تقييم إذا كانت تتخذ الإجراءات الصحيحة لتحقيق الأهداف الإستراتيجية الستة. وستعالج بالتالي تقارير الايكاو لتقييم الأداء عنصري الكفاءة وفعالية البرامج بالإضافة إلى تأثيرهما الفعلي على الطيران المدني.

وبالنسبة لخطة الأعمال الحالية، تم تحديد النتائج المتوقعة التالية لتمكين أو تسهيل تحقيق كل هدف من الأهداف الإستراتيجية.

الهدف الاستراتيجي A: السلامة

تعزيز حل الايكاو لمسائل السلامة من خلال تنفيذ عملية إدارة السلامة في الايكاو.

تعزيز سلامة الطيران المدني الدولي من خلال تنفيذ نظام إدارة السلامة في كل دولة متعاقدة وفي

قطاع الطيران.

تعزيز قدرات الدول على المراقبة من خلال إجراء عمليات تدقيق شاملة لمراقبة السلامة الجوية.

تعزيز سد ثغرات السلامة من خلال تقديم المساعدة المنسقة إلى الدول والمشاركة في معلومات السلامة.

الهدف الاستراتيجي B: الأمن

تعزيز تنفيذ القواعد القياسية للايكافو في مجال الأمن من خلال توفير إدارة الأمن والمساعدة على نحو فعال.

تعزيز الامتثال للقواعد القياسية للتسهيلات المتعلقة بعبور الحدود، بما في ذلك تلك القواعد القياسية المرتبطة بوثائق السفر المقروءة آلياً.

تعزيز قدرات الدول للمراقبة وتحسين أمن المطارات من خلال تنفيذ عملية تدقيق أمن الطيران.

الهدف الاستراتيجي C: البيئة

تم تحديد آثار الطيران على البيئة بشكل مناسب وقياسها من حيث الكمية بشكل معقول، وتُعد حالياً التدابير المناسبة لمعالجة هذه الآثار.

تم الاعتراف بأن الايكافو منظمة رائدة في معالجة المسائل البيئية المرتبطة بالطيران الدولي.

الهدف الاستراتيجي D: الكفاءة

الخدمات التشغيلية لدعم نظام الملاحة الجوية القائمة على الأداء.

التكنولوجيا والهيكل الأساسي لدعم نظام الملاحة الجوية القائمة على الأداء.
إطار تنفيذي لدعم الانتقال إلى المفهوم التشغيلي.

تحرير تنظيمات النقل الجوي وكفاءة في الهيكل الأساسي.

الهدف الاستراتيجي E: الاستمرارية

تجنب الانقطاع في عمليات الطيران والتقليل منها إلى الحد الأدنى.

الهدف الاستراتيجي F: سيادة القانون

إعداد والترويج للتصديق على موائيق قانون الجو الدولي وتوفير خدمات الإيداع لموائيق قانون الجو الدولي وحل النزاعات وتسجيل اتفاقيات الطيران وإعداد التشريعات النموذجية.

استراتيجيات دعم التنفيذ

انطبقت كذلك المعايير القائمة على الأداء التي تهدف إلى تعزيز الفعالية والكفاءة على استراتيجيات دعم التنفيذ في المجالات التالية: أمانة الجمعية العمومية والمجلس، واللغات والمطبوعات، والعلاقات الخارجية، والإدارة التنفيذية، وإدارة الميزانية والإدارة المالية، وتنمية الموارد البشرية، وتكنولوجيا المعلومات، ومكتب مدير إدارة الشؤون الإدارية والخدمات — الهيكل الأساسي والمراقبة والتقييم والخدمات القانونية وإدارة الأمن. ويشمل النهج الجديد أيضا ما يلي: الصندوق الفرعي لإدارة الإيرادات، وإدارة التعاون الفني وأنشطة التمويل المشترك.

السلامة



الهدف الاستراتيجي A

تعزير سلامة الطيران المدني العالمي من خلال التدابير التالية:

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

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

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

وضع الخطط التصحيحية العالمية التي تستهدف الأسباب الأساسية للثغرات.

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

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

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

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

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

السلامة

ظهر نهج الايكاو للسلامة الاستباقي والقائم على النتائج بصورة متزايدة في سنة ٢٠٠٨ مع إعداد برامج وأنشطة مهمة في العالم. وتركز الانتباه أساسا على السلامة في أفريقيا وخصصت الايكاو موارد كبيرة لمعالجة المسائل الخاصة بهذا الإقليم.

البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية

يتمثل هدف البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في تقييم قدرة الدولة على القيام بمراقبة فعالة لنظامها للطيران المدني. وتستخدم عمليات التدقيق أنفسها لإبراز الثغرات في القدرات على المراقبة، في حين أن خطط العمل التصحيحية القائمة على نتائج التدقيق تؤدي إلى المزيد من الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية — وتؤدي في نهاية الأمر إلى تعزيز السلامة.

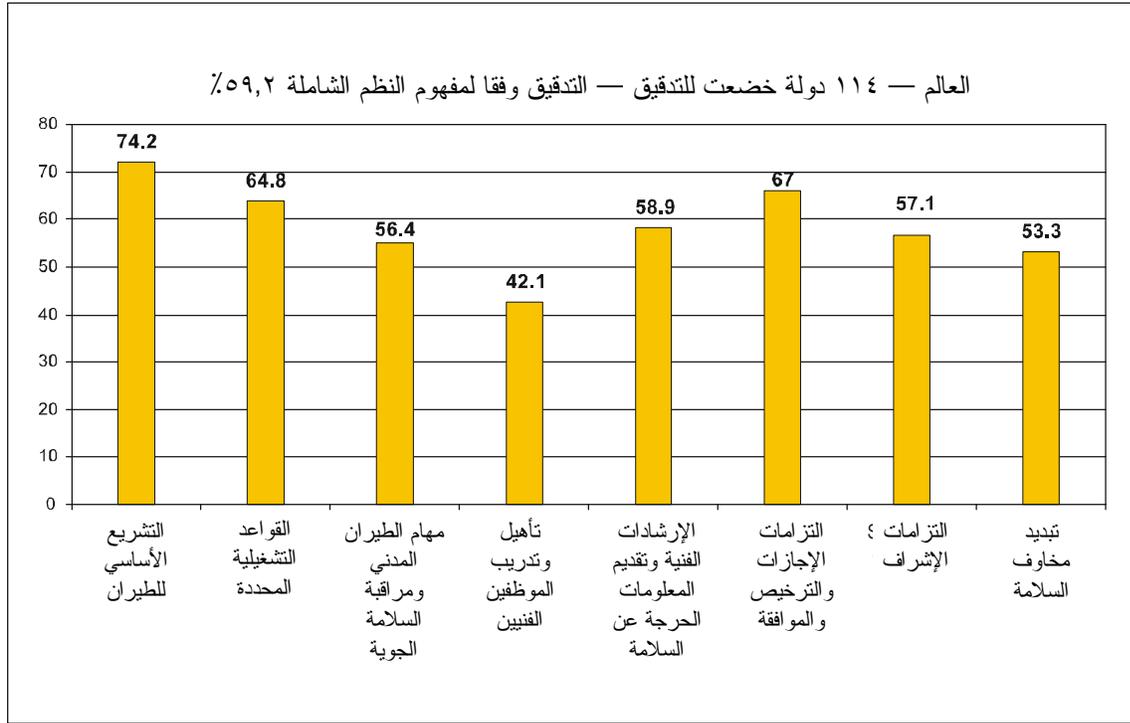
خلال سنة ٢٠٠٨، تم التدقيق في ٣٥ دولة متعاقدة ضمن إطار النهج التجميعي الشامل الذي دخل حيز النفاذ في سنة ٢٠٠٥. ويشمل التفويض الموسع للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية الأحكام ذات الصلة بالسلامة الواردة في جميع الملاحق المتعلقة بالسلامة لاتفاقية الطيران المدني الدولي، ويشكل مع تشريع وتنظيم الطيران الوطنيين، صورة كاملة لنظام الطيران المدني في الدولة. وفي نهاية سنة ٢٠٠٨، كانت الايكاو قد أكملت ١١٤ عملية تدقيق بالنهج التجميعي الشامل كجزء من دورتها السادسة الحالية للتدقيق التي تنتهي في سنة ٢٠١٠.

وبين الشكل ٧ فاعلية تنفيذ العناصر الحرجة الثماني لنظام مراقبة السلامة الجوية على المستوى العالمي.

وبالقيام في ٢٠٠٦ باعتماد إستراتيجية عالمية للسلامة تقوم على الشفافية التامة وتداول المعلومات عن السلامة، أصبح الإفصاح عن بيانات السلامة أسلوبا للعمل. وأعطت الآن جميع الدول المتعاقدة لدى الايكاو التي تم التدقيق فيها في إطار البرنامج العالمي لمراقبة السلامة الجوية موافقتها على السماح للايكاو بالإفصاح عن معلومات عن نتائج التدقيق. ويمكن أن تشجع مثل هذه الشفافية الدول على سد الثغرات المتبقية بصورة أسرع وقد يساعد الجهات المانحة المحتملة على تحديد الدول التي تحتاج إلى موارد مالية أو بشرية في سد الثغرات لديها. وسوف تزيد الشفافية من تعزيز السلامة الجوية حول العالم وتساعد الجمهور على فهم الجوانب الحرجة للطيران المدني على نحو أكثر.

أعطت الدورة ٣٦ للجمعية العمومية، في سبتمبر ٢٠٠٧، توجيهاتها إلى المجلس بأن يدرس، من بين مختلف الخيارات التي يمكن النظر فيها، جدوى نهج جديد قائم على مفهوم المراقبة المستمرة، لينفذ في نهاية دورة التدقيق الحالية في سنة ٢٠١٠. ولهذا الغرض، أنشأ فرع تدقيق السلامة والأمن فريق دراسة خاص مكون من ممثلين عن قسمة تدقيق مراقبة السلامة الجوية وتدقيق أمن الطيران وعن قسم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات وعن إدارة الملاحة الجوية، يساعده فريق استشاري يضم ممثلين عن لجنة الملاحة الجوية وإدارة النقل الجوي ومكاتب الايكاو الإقليمية ومن منظمات دولية ومنظمات

إقليمية. وسوف تقدم الدراسة قيد الإعداد بدائل متنوعة للنظر فيها لتطوير البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ولاقتراح مجموعة من التوصيات تتعلق بتخصيص موارد الايكاو البشرية والتقنية والمالية.



الشكل ٧ — درجة التنفيذ الفعال للعناصر الحرجة في نظام مراقبة السلامة الجوية (النسبة المئوية)

خلال سنة ٢٠٠٨، استمرت الايكاو في تعزيز الوعي بالنهج التجميعي الشامل لعمليات التدقيق عن طريق الندوات وحلقات العمل الإقليمية، نظمت ثمانين منها في كل من الدار البيضاء والصين (إقليم هونغ كونغ الإداري الخاص) وكيبف وليما ولشبونة وموسكو ونيروبي وطهران. وبالإضافة إلى ذلك نظمت ثلاث دورات تدريب للمدققين في كل من مكسيكو سيتي ومونتريال ونيروبي.

استمرت الدول المتعاقدة والمنظمات الإقليمية في توفير دعم قيم للايكاو من خلال إعارة الخبراء لفترات طويلة أو قصيرة للمشاركة في أنشطة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية.

نظم إدارة السلامة

كجزء من الجهد الذي بدأ في عام ٢٠٠٥ لتحقيق التجانس بين الأحكام المتعلقة بإدارة السلامة في الملحق ١ - إجازة العاملين، والملحق ٦ - تشغيل الطائرات، والملحق ٨ - صلاحية الطائرات

للطيران، والملحق ١١ - خدمات الحركة الجوية، والملحق ١٣ - التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، والملحق ١٤ - المطارات، قدم اقتراح يتركز حول استحداث إطارين أولهما لتنفيذ وصيانة برنامج السلامة في الدولة والآخر لتنفيذ وصيانة نظام إدارة السلامة في الجهة المقدمة للخدمات.

وتمت مراجعة كاملة لدليل إدارة السلامة (Doc 9859).

استمر التركيز على التدريب للدول وأصحاب المصلحة. إذ نظمت ٤٣ دورة تدريبية على نظم إدارة السلامة التابعة للإيكاو حول العالم. ونظمت دورات تدريبية أيضا لمختلف منظمات الطيران بما فيها اثنتان للوكالة الأوروبية لسلامة الطيران واثنتان لمشروع الطيران في منطقة أوروبا والبحر الأبيض المتوسط، واثنتان للاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية - إقليم أمريكا الجنوبية وأربع دورات لبرنامج الأمم المتحدة للغذاء العالمي.

كما نظمت ثلاث حلقات عمل ليوم واحد حول نظم إدارة السلامة لمستوى الإدارة العليا في إثيوبيا واندونيسيا والإمارات العربية المتحدة. وأربع حلقات عمل لثلاثة أيام على التنفيذ الإقليمي لنظم إدارة السلامة في فرنسا (مكتب أوروبا وشمال الأطلسي)، والمكسيك (مكتب أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي)، وتايلند (مكتب آسيا والمحيط الهادئ) والإمارات العربية المتحدة.

وعقدت أول دورة لبرنامج السلامة التابع للدولة دعما لبرنامج التنفيذ الشامل لأفريقيا في إثيوبيا في شهر سبتمبر. ووفرت حلقة عمل مسؤولي التنظيم، التي استمرت ثلاثة أيام، للدول الإرشادات الضرورية لوضع وتنفيذ برنامج السلامة التابع للدولة وفقا لمتطلبات الإيكاو. وسبق انعقاد حلقة العمل ندوة لمدة يوم واحد لصانعي القرارات من المستوى الرفيع في سلطات الطيران المدني الأفريقية وصناعة الطيران الأفريقية، وركزت على واجبات ومسؤوليات المديرين رفيعي المستوى بخصوص برنامج السلامة التابع للدولة ونظام إدارة السلامة التابع للإيكاو. وركزت حلقة العمل على السلامة كواحد من أنشطة الأعمال الذي يساند بالفعل قدرات الصناعة على تحقيق الأرباح وعلى التنافس على المستوى العالمي.

البرنامج العالمي للسلامة الجوية

صيغت الخطة العالمية للسلامة الجوية أولا في ١٩٩٧ لتوفير رؤية شاملة للسلامة الجوية. وفي ٢٠٠٧، جرى توسيع نطاق الخطة لتشمل خريطة الطريق للسلامة الجوية العالمية (GASR) التي أعدتها الصناعة بالتعاون مع الإيكاو. والهدف الرئيسي هو الحد من مخاطر الحوادث من خلال تقديم إطار مرجعي مشترك لجميع الجهات المعنية يسهل إتباع نهج استباقي أكثر فيما يتعلق بالسلامة الجوية ويساعد على تنسيق وتوجيه السياسات والمبادرات عبر العالم على نحو أفضل.

إن تنفيذ البرنامج العالمي للسلامة الجوية في منطقة أفريقيا والمحيط الهندي، بالتعاون مع الفريق المعني باستراتيجية سلامة الصناعة، هو بمثابة لبنة بناء أساسية لتعزيز السلامة على مستوى العالم. وتم التشجيع على هذا البرنامج في الاجتماع الخاص للملاحه الجوية الإقليمية في منطقة أفريقيا والمحيط الهندي الذي عقد في دربان في شهر نوفمبر، والذي فيه اعتمدت نماذج إطارات الأداء كأداة إدارية لتستخدمها الدول، ومنطقة أفريقيا والمحيط الهندي ككل، في رصد التقدم المحرز في تنفيذ كل

من خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (خطة أفريقيا والمحيط الهندي) فضلا عن البرنامج العالمي للسلامة الجوية.

الأفرقة الإقليمية للسلامة الجوية

عقد الاجتماع الافتتاحي للفريق المعني بالسلامة الجوية الإقليمية في البلدان الأمريكية في شهر نوفمبر في مدينة بونتا ريناس. ويعتبر الفريق مركز اتصال بما يكفل تحقيق الاتساق والتنسيق بين جهود السلامة الرامية إلى تخفيف الأخطار والمخاطر التي يتعرض لها الطيران في أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي وأمريكا الجنوبية. ويعتبر الفريق أيضا محفلا لتركيز إجراءات تنفيذ السلامة وتسهيل تنسيقها وفقا لخطة الايكاو للسلامة الجوية العالمية وخريطة طريق الصناعة للسلامة الجوية العالمية (GASR) فيما بين الدول والمنظمات الدولية وشركات الطيران ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والمطارات والمصنعين والمنظمات الإقليمية المعنية بسلامة الطيران في الأمريكتين. وأتم الفريق المعني بالسلامة الجوية الإقليمية في البلدان الأمريكية في اجتماعه الأول تحليلا للفجوات لتنفيذ نظم إدارة السلامة باتباع الخطة العالمية للسلامة الجوية/خريطة طريق الصناعة للسلامة الجوية العالمية (GASP/industry GASR).

وفي إقليم الشرق الأوسط عقد في أبو ظبي خلال شهر نوفمبر أول اجتماع لفريق السلامة رفيع المستوى. ومن هذا الاجتماع الأول تم تحديد الأولويات: تنفيذ المعايير الدولية، وإجراءات الرقابة التنظيمية، والامتثال للمتطلبات التنظيمية، والإبلاغ عن الأخطاء والوقائع وتحليلها، والتحقيق في الحوادث والوقائع، وإعداد برامج السلامة التابعة للدولة وتنفيذ نظم إدارة السلامة، واستعمال التكنولوجيا لتعزيز السلامة، وتوفير الموارد البشرية المؤهلة والمدربة. ومن خلال هذا الفريق سنتبادل الدول والمنظمات الدولية المعنية الأفكار وتتفق على الأولويات استنادا إلى إطار البرنامج العالمي للسلامة الجوية وخريطة طريق السلامة الجوية العالمية وعن أهداف وغايات الايكاو وفريق الصناعة المعني باستراتيجية السلامة الجوية.

برنامج التنفيذ الشامل لخطة أفريقيا والمحيط الهندي

وضع برنامج التنفيذ الشامل لخطة أفريقيا والمحيط الهندي في ٢٠٠٨/١/١ لتفعيل خطة التنفيذ الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (خطة أفريقيا/المحيط الهندي). وتم إعداد برنامج العمل استنادا إلى ثلاثة مجالات هي: (١) تمكين الدول من إنشاء وصيانة نظام مستدام لمراقبة السلامة (البنية التحتية وبناء القدرات)، و(٢) مساعدة الدول على حل أوجه القصور المكتشفة في غضون فترة معقولة، و(٣) تعزيز ثقافة سلامة الطيران لدى مقدمي خدمات الطيران في أفريقيا. وكان معظم النشاط المنجز في شكل جهد تعاوني قامت به الايكاو (المقر والمكاتب الإقليمية) وأطراف أخرى (الهيئة العربية للطيران المدني (أكاك)، ووكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (أسكنا)، وفريق الصناعة المعني باستراتيجية السلامة الجوية).

كانت الإجراءات التالية في سبيل التنفيذ:

في إطار مجال التركيز رقم ١:

عقدت أربع حلقات عمل عن خريطة طريق الخطة العالمية للسلامة الجوية في بوركينافاسو وموزمبيق ونيجيريا وجمهورية تنزانيا المتحدة.

جرى إعداد تحليلات للثغرات استنادا إلى الخطة العالمية للسلامة الجوية في سبع دول أعضاء من مجموعة اتفاق بنغول، وتم تحديد الإجراءات ذات الأولوية التي تركز أساسا على إنشاء منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية ووكالة إقليمية للتحقيق في الحوادث. وأجريت تحليلات للثغرات أيضا في ثلاث دول في منطقة شرق أفريقيا. وبالنسبة لبقية الدول فسوف تستكمل التحليلات بحلول الربع الأول من عام ٢٠٠٩.

وفي إطار مجال التركيز رقم ٢:

تم إنشاء أفرقة للسلامة في المكاتب الإقليمية لتأمين التنفيذ المستمر لخطة أفريقيا/المحيط الهندي، لمساعدة الدول على إزالة أوجه القصور المكتشفة والاستمرار في رصد ومتابعة المشاريع المنفذة.

وفي إطار مجال التركيز رقم ٣:

أعدت إرشادات ومواد تدريبية موجهة بالتحديد لخدمة أغراض البيئة الأفريقية وذلك بشأن برامج السلامة التابعة للدولة ونظم إدارة السلامة. وبالإضافة إلى ذلك أعد برنامج للتوعية بنظم إدارة السلامة لمسؤولي الإدارة من المستوى الرفيع.

عقد في أديس أبابا في شهر سبتمبر ندوة ليوم واحد موجهة إلى صانعي القرارات من المستوى الرفيع (من سلطات الطيران المدني وقطاع النقل الجوي في أفريقيا بما في ذلك شركات الطيران والمطارات وإدارة الحركة الجوية)، وحضرها ١١٢ مشاركا من ١٩ دولة أفريقية وأربع منظمات إقليمية. عقد في أديس أبابا في شهر سبتمبر ندوة/حلقة عمل لمدة ثلاثة أيام لمسؤولي تنظيم برنامج السلامة التابع للدولة وحضرها ٨٧ مشاركا. عقد في أديس أبابا في شهر سبتمبر دورة تدريبية حول نظم إدارة السلامة لمسؤولي السلامة من قطاع النقل الجوي وسلطات الطيران المدني وحضرها ٨١ مشاركا.

بالإضافة إلى الأنشطة والبرامج المذكورة أعلاه اشترك برنامج التنفيذ الشامل لأفريقيا والمحيط الهندي في العديد من الاجتماعات والمؤتمرات رفيعة المستوى في أفريقيا بهدف إذكاء الوعي حول البرنامج وتعبئة الدعم له من أعلى السلطات في القارة من أجل تنفيذه على نحو فعال.

الاجتماع الإقليمي الخاص للملاحة الجوية لإقليم أفريقيا/المحيط الهندي

ارتبط الاجتماع الإقليمي الخاص للملاحة الجوية لإقليم أفريقيا/المحيط الهندي بالهدف الاستراتيجي A (السلامة) والهدف الاستراتيجي D (الكفاءة). ونتج عن الاجتماع تعزيز التزام القارة بتحسين السلامة والكفاءة وإزالة أوجه القصور ومعالجة مسائل حرجية. وأعد الاجتماع أيضا للمرة الأولى في تاريخ الايكاو تقريرا شاملا يحتوي على مجموعة من برامج العمل المقترحة استنادا إلى أهداف الأداء مع وضع نواتج ومعايير قابلة للقياس. وسوف يسهل ذلك الإدارة الإقليمية والعالمية والمساعدة الفنية والمالية وتقديم مجموعة شاملة وموثقة بالاحتياجات والمتطلبات لإقليم أفريقيا/المحيط الهندي. واسترشد الاجتماع في عمله بالخطة العالمية للسلامة الجوية والخطة العالمية للملاحة الجوية، وجرى أيضا تنسيق الاجتماع مع برنامج التنفيذ الشامل لخطة أفريقيا والمحيط الهندي لضمان التنسيق والتكامل بين عمل المقر والعمل في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي.

وفي مجال السلامة عالج الاجتماع المواضيع التالية: التعاون الإقليمي بصدد إنشاء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة، والمكاتب الإقليمية للتحقيق في الحوادث، والأفرقة الإقليمية للسلامة الجوية، والتدريب وإزالة أوجه القصور المكتشفة، ودور مشاريع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران، وتنسيق وترشيد المساعدة.

ويمكن الاطلاع على نتائج الاجتماع في مجال الكفاءة تحت الهدف الاستراتيجي D.

جوانب السلامة المتعلقة بالحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي في أفريقيا

نفذ في أفريقيا في سبتمبر نظام الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسي بين الطائرات. وكان ذلك مفيدا ليس فحسب في زيادة عدد الارتفاعات المتاحة بما يحسن من الطاقة الاستيعابية للنظام ولكنه يساعد أيضا على تعزيز السلامة بخفض كثافة وجود الطائرات في أي من قطاعات الفضاء الجوي. وساعدت هذه المبادرة وحدها في تحسين مستوى سلامة العمليات في جميع أجزاء الفضاء الجوي القاري في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي. وتتضمن المنافع الأخرى وفورات سنوية للإقليم تقدر بحوالي ٨٥ مليون دولار وخفض سنوي مقداره ٢٥٠.٠٠٠ طن من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون.

اجتماع شعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها

عقد الاجتماع الثامن لشعبة التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها بمقر الايكاو الرئيسي في شهر أكتوبر، وحضره ٢٢٥ مشاركا يمثلون ٧٥ دولة من الدول المتعاقدة لدى الايكاو و١٢ منظمة دولية. وركز الاجتماع، الذي كان موضوعه "تطوير التحقيقات من أجل تعزيز السلامة في أنحاء العالم"، ركز على تحسين وتوسيع مجال التحقيقات في بيئة تكفل فاعلية التكاليف. وكانت الاقتراحات والتوصيات التي قدمها المشاركون في الاجتماع تهدف إلى تحسين التحقيق في حوادث الطائرات من أجل تعزيز سلامة الطيران العالمي. وأقر الاجتماع، ضمن جملة أمور، بالحاجة إلى إتباع نهج ابتكارية تتعلق بالتحقيق في الحوادث والوقائع نظرا إلى الحقائق الراهنة للتكنولوجيات المتطورة وقيود الموارد. كما ناقش الاجتماع مستقبل التحقيقات بهدف مساعدة الدول من خلال إنشاء هيئات إقليمية تعني بالتحقيق. وتضمنت الموضوعات

الأخرى التي ناقشها الاجتماع إتاحة التقارير الختامية عن الحوادث للجمهور وذلك لتعزيز منع الحوادث، وتقييم أوجه القصور المتعلقة بالملحق ١٣ — التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات والمكتشفة في إطار برنامج الإيكو العالمي لتنسيق مراقبة السلامة الجوية.

الإبلاغ عن التعديلات على المدارج

يمثل خفض المخاطر أحد العوامل الحاسمة لسلامة الطيران. ويرتكز التخفيض العالمي للمخاطر على تحديد الاتجاهات وتقييم الأخطار الحالية والمحتملة على السلامة من خلال إنشاء قاعدة بيانات شاملة خاصة بالسلامة مثل نظام الإيكو لبيانات الحوادث والوقائع (ADREP). غير أنه لتحديد العوامل الشائعة التي تتسبب في التعديلات على المدارج يجب تحسين مدى شمول وعمق البيانات والمعلومات الخاصة بالسلامة والمتاحة في نظام ADREP، وتحقيقاً لهذا الهدف قدمت اقتراحات لتعديل الملحق ١٣ والوثيقة بعنوان إجراءات خدمات الملاحة الجوية — إدارة الحركة الجوية (Doc 4444). وكانت هذه الاقتراحات ترمي إلى تعزيز المتطلبات للإبلاغ عن التعديلات على المدارج والتي تصنف شدتها بدرجة A. وسوف يسهل ذلك وضع نهج عالمي لجمع البيانات ويساعد في النهاية على تحديد الأسباب الشائعة، التي تشكل اعتباراً مهماً لبرامج السلامة التابعة للدولة ونظم إدارة السلامة.

قاعدة بيانات الإيكو لمشاريع المساعدة

أنشئت قاعدة بيانات الإيكو لمشاريع المساعدة كأداة مرجعية لجميع أصحاب المصلحة في مجال الطيران وتقدم معلومات عن مشاريع المساعدة في مجال سلامة وأمن الطيران من أجل تجنب ازدواج الجهود الإنمائية. وتم تنفيذ المرحلة الأولى للمشروع في شهر مايو بعد تسليم نموذج العمل الأولي الذي يقوم عدد محدود من أصحاب المصلحة باختباره. وجاري حالياً طلب التحقيقات والردود من وكالات تمويلية مختارة ودول مانحة قبل تنفيذ المرحلة الثانية من المشروع التي ستوضح بدرجة أكبر توقعات أصحاب المصلحة حول استعمال قاعدة البيانات.

تصميم المطارات وعملياتها

استعرضت لجنة الملاحة الجوية اقتراحاً شاملاً بتعديل الملحق ١٤ — المطارات، المجلد الأول — تصميم وعمليات المطارات، والمجلد الثاني — مطارات الهليكوبتر، مع تعديلات تبعية للملحق ٤ — خرائط الطيران، والملحق ١٥ — خدمات معلومات الطيران. وسوف يعزز الاقتراح من سلامة وكفاءة المطارات من خلال إدخال أحكام عن: نشر معلومات عن ترخيص المطارات في دليل معلومات الطيران، ووضع مساعدات بصرية جديدة لمنع حوادث التعديلات على المدارج والإشارة إلى العنفيات الريحية، ونظم الإرشاد البصري المتقدمة لوقوف الطائرات من أجل تحسين السلامة في ساحة المطار، وتعزيز خدمة الإقذاف والإطفاء في المطارات، وخفض مخاطر صدمات الحيوانات والطيور البرية، وفحص وصيانة مناطق التكرات، وإدخال تعديل شامل على المجلد الثاني من الملحق ١٤، لكي يأخذ في الحسبان خصائص طائرات الهليكوبتر الحديثة.

تسيق قياس مستويات الطيران

توجد في الوقت الحالي مجالات جوية يستخدم فيها المتر باعتباره وحدة القياس الأولية ومجالات جوية تستخدم القدم. ولتقليل عدد ومدى تعقد مساحات الانتقال بين مجالات جوية تستخدم وحدتين مختلفتين من وحدات القياس، وضعت جداول جديدة لمستويات الطيران المستقيم لتوحيد نظم مستويات الطيران المترية التي تستخدم حالياً. وأدمجت هذه الجداول في الملحق ٢ — قواعد الجو. وبالإضافة إلى تعزيز سلامة العمليات فإن تحقيق التجانس بين نظم مستويات الطيران سيعود بالنفع كثيراً على التنفيذ العالمي للحدود الدنيا المنخفضة للفصل الرأسي بين الطائرات.

الطائرات بدون طيار

بدأ فريق الدراسة المعني بالطائرات بدون طيار في بحث كتاب دوري جديد للإيكاو يقدم عرضاً عاماً للقواعد والتوصيات الحالية والوثائق المساندة التي سوف تتأثر نتيجة لاستحداث الرحلات الدولية بالطائرات بدون طيار في المجالات الجوية غير المقسمة. ويشكل الكتاب الدوري الخطوة الأولى في عملية ممتدة لتحقيق التجانس في المصطلحات وتوفير الإرشاد للدول عن تطوير أطرها التنظيمية وإعداد قواعد وتوصيات جديدة.

الاضطراب الظلي

قام فريق مخصص بإعداد إرشادات منقحة عن جوانب الاضطراب الظلي فيما يتعلق بطائرات إيرباص A380-800 وذلك تحت رعاية إدارة الطيران الفيدرالي الأمريكي، والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنترول)، وسلطات الطيران الأوروبية المشتركة/وكالة السلامة الجوية الأوروبية (JAA/EASA) والشركة الصانعة. ووزعت هذه الإرشادات على جميع أقاليم الإيكاو.

وجاري حالياً إعداد دراسات لإنتاج إرشادات عن جوانب الاضطراب الظلي للطائرة من طراز بوينغ B747-800 من جانب فريق مخصص آخر لهذه الطائرة الجديدة المتوقع أن تدخل في الخدمة في عام ٢٠١٠ أو ٢٠١١، ويعمل الفريق تحت رعاية إدارة الطيران الفيدرالي الأمريكي والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية وسلطات الطيران الأوروبية المشتركة/وكالة السلامة الجوية الأوروبية والشركة الصانعة.

تحديث أحكام شهادة المشغل الجوي في الملحق ٦

اعتمد المجلس تعديلات على الملحق ٦ — تشغيل الطائرات، الجزء الأول — النقل الجوي التجاري الدولي، الطائرات، والجزء الثالث — العمليات الدولية — طائرات هليكوبتر، وذلك بهدف تحسين السلامة من خلال تعزيز الرقابة ومتطلبات المشغلين الأجانب، وتحقيق التجانس في شهادة المشغل الجوي. وجرى تحديث محتوى هذه الشهادة ومواصفات العمليات المرتبطة بها وكذلك شكلها.

ولتعزيز هذه المتطلبات الجديدة جري تحديث دليل بشأن إجراءات التفتيش على العمليات وترخيصها والرقاب المستمرة عليها (Doc 8335) ونشر هذا التحديث على الموقع الشبكي للإيكالو ICAO-NET لحين إجراء مراجعة تحريرية له ثم إصداره.

البضائع الخطرة

بعد وقوع حادث جسيم يتعلّق بالبضائع الخطرة في ٣/١٢/٢٠٠٧، حيث وقع انفجار عنيف بسبب اسطوانة تحتوي على مركبات كلوريد الايثيل، أقر المجلس في ١١/٦/٢٠٠٨ التعديل العاجل، نظرا لأهميته بالنسبة للسلامة، على الطبعة ٢٠٠٧-٢٠٠٨ للتعليمات الفنية للنقل الآمن للمواد الخطرة عن طريق الجو (Doc 9284)، والمتعلق بالمركبات التي تحتوي على كلوريد الايثيل أو مواد خطرة مشابهة. وينص التعديل على حظر اسطوانات الألمنيوم التي تحتوي على كلوريد الايثيل وبعض المركبات الأخرى التي تحتوي على مواد خطرة، وإبداء المشورة عند إسناد أسماء ملائمة لشحن مركبات أو محاليل.

طب الطيران

استعرضت لجنة الملاحة الجوية اقتراح بتعديل الملحق ١ — لإجارة العاملين والملحق ٦ — تشغيل الطائرات. وتتضمن الموضوعات المشمولة بالتعديل الانتقال إلى وضع قواعد وتوصيات لطب الطيران ترتكز على الأداء، وإجراء تعديل للمبادئ التوجيهية الخاصة بالإمدادات الطبية على متن الطائرات.

التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية

استلمت على نحو مستمر آلية التسهيل المالي الدولي للطيران المدني مساهمات من الدول المتعاقدة حتى بلغت في نهاية سنة ٢٠٠٨ مبلغ ٥٥٣ ٤٧٤ دولار أمريكي ومولت ١٠ مشاريع استفادت منها ٥٦ دولة.

المبادرات الإقليمية — السلامة

جرى ترخيص ٣٠ مطارا إضافيا، من بينها ٢٢ مطارا دوليا في اندونيسيا، وبذلك يصبح العدد الإجمالي للمطارات المرخصة ١٠١ مطارا، وهناك عدد آخر يخضع حاليا لعملية الترخيص. وفي إقليم آسيا/المحيط الهادئ، أنشأت ٢٤ دولة خططا لطوارئ المطارات وقامت باختبارها، وأنشأت ١٢ دولة لجان لمراقبة تحركات الطيور على المستوى الوطني.

تم اعتماد وكالة الرصد الإقليمي الصينية المعنية بالحدود الدنيا المخفضة للفصل الراسي بين الطائرات، كوكالة رصد إقليمية. وهي خامس وكالة رصد إقليمية في إقليم آسيا/المحيط الهادئ التي تقوم بخدمات التقييم والرصد في مجال السلامة لمساعدة العمليات واسعة النطاق للحدود الدنيا المخفضة للفصل الراسي في الإقليم برمنه.

أنشئ في إقليم آسيا/المحيط الهادئ وكالة مركزية للإبلاغ استنادا إلى اتفاقات بين الهند وشركة بوينغ والأيتا. وستقدم الوكالة تحليلا للأداء الفني لوصلة البيانات (الاستطلاع التابع التلقائي/الاتصالات بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات (ADS/CPDLC)) لضمان ملائمة الأداء لمساعدة التنفيذ الواسع النطاق لعمليات الحدود الدنيا المخفضة للفصل الأفقي وذلك استنادا إلى اللائحة RNAV 10 القائمة على الملاحة المبنية على الأداء في خليج البنغال وبحر العرب.

أنشئت وكالة لرصد السلامة لمنطقة بحر الصين الجنوبي بواسطة سلطة الطيران المدني في سنغافورة. وستقوم هذه بأشطة للتقييم والرصد والتحليل من أجل تنفيذ الحدود الدنيا المخفضة للفصل الأفقي.

وتم الاتفاق على قائمة شاملة بالإجراءات الرامية إلى إعادة البنية التحتية إلى حالتها الطبيعية في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع في العراق، وذلك بهدف تحسين سلامة العمليات داخل إقليم معلومات طيران بغداد.

نظمت دورة تدريبية في مدينة سال في شهر مايو بمساعدة الايكاو لمفتشي السلامة الحكوميين مع إدارة الطيران الفيدرالي الأمريكي للدول الأعضاء السبع في مجموعة اتفاق بنجول وبرنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران للمساعدة في بناء قدرة إقليمية لمراقبة السلامة.

أجري أول اختبار للظواهر الجوية الخطيرة في إقليم أفريقيا/المحيط الهندي بالتعاون مع المركز الاستشاري للرماد البركاني ومركز تولوز وقواعد البيانات الإقليمية للأرصاد الجوية التشغيلية لمنطقة أفريقيا/المحيط الهندي.

نظمت حلقات عمل حول متطلبات الكفاءة اللغوية في جميع الأقاليم لمساعدة جهود الدول في الامتثال لأحكام الايكاو.



أعدت إستراتيجية التنسيق والتنفيذ للملاحة القائمة على الأداء في إقليم أوروبا للمساعدة على تخفيف مخاطر السلامة الناتجة عن الاختلافات في الإجراءات التشغيلية.

أعدت مواد إرشادية بشأن إدارة الجوانب الحرجة والحساسة في جهاز الهبوط الآلي ولاسيما بالنسبة للطائرات كبيرة الحجم.

وافق الجهاز الإقليمي لمراقبة السلامة في أمريكا اللاتينية على ٢٥ من ٢٧ لائحة من لوائح الطيران في أمريكا اللاتينية تغطي الملاحق ١ و ٢ و ٦ و ٨. وقررت الدول الأعضاء في هذا النظام أن توسع من نطاق لوائح الطيران لكي تشمل ملاحق الإيكو الأخرى.

مشاريع وأنشطة التعاون الفني

كان هناك ٧١ مشروعاً وطنياً و١٧ مشروعاً إقليمياً من مشاريع التعاون الفني تساهم في زيادة تحسين السلامة الجوية عبر العالم.

ويعود الفضل في هذا الدعم أيضاً إلى تعيين ١١٦ خبيراً دولياً قدموا المساعدة إلى الإدارات الوطنية للطيران المدني في مجموعة واسعة من المجالات مثل التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها، والترخيص لصلاحيات الطائرات للطيران، وعمليات الطيران، وإجازة العاملين، ونظم إدارة السلامة الجوية، وترخيص المطارات، والإنقاذ ومكافحة الحرائق، وإدارة المطارات، وعمليات الطائرات، وعمليات شركات الطيران وصيانتها، وطب الطيران، وإدارة الطيران المدني والتخطيط الرئيسي لها، وتطوير الموارد البشرية.

وتكتسي مسألة تطوير الخبرات المحلية أيضاً أهمية. وأتاح برنامج الإيكو للمنح التدريبية تدريب ١٤٨ مواطناً، لا سيما في مجالات التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها، وصيانة الطائرات وصلاحياتها للطيران، وعمليات الطيران، وتدريب المفتشين (إجازة العاملين، وعمليات الطيران وصلاحيات الطائرات للطيران) ونظم إدارة السلامة الجوية والتدريب على أجهزة محاكاة الطيران. أضف إلى ذلك أن أكثر من ١٥٠٠ شخص تلقوا تدريباً داخل البلد من خبراء الإيكو في مجال أو أكثر من المجالات الوارد ذكرها أعلاه بواسطة تنظيم ندوات وحلقات عمل برعاية المشاريع الإقليمية للتعاون الفني.

ويمثل التدريب الذي يكفل استخدام المعدات استخداماً سليماً بعداً آخر من أبعاد تعزيز الموارد البشرية. وشاركت الإيكو في إبرام عقود بشأن معدات رئيسية تشمل نظم إدارة المطارات والمعدات الإضافية من قبيل محطات الطاقة الكهربائية، وأيضاً بشأن عربات الإنقاذ والإطفاء، وسيارات الإسعاف وغيرها من المعدات. وتضمنت عملية شراء هذه المواد تدريب ٣٩ مواطناً في بلدان شتى.

وتعكف إدارة التعاون الفني حالياً على تنفيذ عشر مشاريع لبرامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات الطيران بمشاركة ٨٤ دولة في أقاليم آسيا والمحيط الهادئ، وأوروبا، والشرق الأوسط، وأفريقيا والأمريكيتين. وترمي برامج التنمية هذه إلى تعزيز قدرات الدول المشاركة في مجال مراقبة السلامة الجوية، وتيسير نهج متناسق يتعلق بتبادل الخبرات الفنية وتدريب المفتشين على المستوى الوطني، وذلك من خلال وضع هيكل دون إقليمي لمراقبة السلامة الجوية من أجل الحد من التكاليف التي تتحملها كل دولة على حدة.

الأمن



الهدف الاستراتيجي B

تعزير أمن الطيران المدني العالمي من خلال التدابير التالية:

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

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

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

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

إعداد برامج للتدريب على أمن الطيران والتعلم الإلكتروني وتجديدها.

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

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

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

الأمن

مواجهة التهديدات الجديدة والناشئة ضد أمن الطيران

استعرض فريق خبراء أمن الطيران في أثناء اجتماعه التاسع عشر الذي عقد في المقر الرئيسي للإيكاو بمونتريال في شهر مايو، صلاحياته وإجراءاته الإدارية لإزالة القيود الواضحة المفروضة على قدرة فريق الخبراء على النظر في النطاق الكامل لقضايا أمن الطيران المدني، وقد وافق المجلس لاحقاً على هذا الاستعراض الذي سيمكن فريق الخبراء من الاستجابة السريعة والمنسقة للتهديدات التي تؤثر على الطيران المدني ومساعدته على توفير التوجيه الاستراتيجي بهدف منع حدوث أفعال التدخل غير المشروع في المستقبل. ومن أجل تحقيق التقدم بشأن مختلف جوانب أمن الطيران، قرر الفريق القيام بعمله من خلال أفرقة عاملة مختلفة استناداً إلى المواضيع والمجالات ذات الأهمية بالنسبة للأمن.

وبناء عليه، قرر الفريق إعادة تنشيط الفريق العامل المعني بالتهديدات الجديدة والناشئة لكي يجري تحليلاً كاملاً لمكامن الضعف المحتملة في أمن الطيران وتقييم صلتها بالقواعد والتوصيات الواردة حالياً في الملحق ١٧ - الأمن. ويتمثل الهدف في تحديد المسائل التي يجب معالجتها في إطار استعراض استباقي للملحق للتأكيد من أن التعديل (١٢) للملحق سوف يحتوي على الإجراءات الملائمة لمواجهة هذه التهديدات.

وبعد بحث القواعد والتوصيات الواردة في الملحق ١٧، أنشأ فريق الخبراء فريقاً عاملاً بشأن التعديل (١٢) للملحق ١٧. وكانت مهمته وضع واقتراح صياغة لقواعد وتوصيات جديدة لإدخالها في التعديل (١٢) للتأكد من أن الإجراءات تتماشى مع البيئة الأمنية العالمية للطيران المدني في الوقت الراهن وفي المستقبل المنظور. وينبغي أن تأخذ الاقتراحات في الحسبان مبادئ إدارة الخطر وتقييم الأثر حسب الحالة، والوضوح، والتفسير المشترك، والتجانس، والدقة، وتحقيق نتائج أمنية يمكن ملاحظتها وقياسها. وقد حدد الفريق بالفعل المسائل التالية لإجراء مزيد من البحث حولها وذلك بهدف إدخالها في التعديل (١٢): تعريف معطل لأفعال التدخل غير المشروع، والمسافرون خلسة، ونظم إدارة الأمن، وأي توصية جديدة حول تنفيذ الحاجز الثانوي الذي يمكن إقامته عند الحاجة إلى فتح باب مقصورة القيادة، ومضاهاة الأمتعة بالركاب، واقتراح بإضافة مقامي خدمات الحركة الجوية في البرنامج الوطني لأمن الطيران المدني.

ولإجراء استعراض وإعداد مواد إرشادية جديدة للدول بصدد تنفيذ الملحق ١٧، أنشأ فريق الخبراء فريقاً عاملاً معني بالمواد الإرشادية. وأتم ذلك الفريق، بمساعدة من الفريق العامل المعني بالتدريب، استعراضاً لمسودة الطبعة السابعة لدليل الأمن.

وكان من بين النقاط التي تناولها فريق الخبراء بالبحث الحاجة إلى التجانس والاتساق بين قوائم المواد المحظورة، من أن أي فروقات فيما بينهما يمكن أن تشكل خطراً على الأمن. وينبغي للتجانس بين قواعد الأمن أن يمتد إلى تزويد الركاب وأعضاء الطاقم بمعلومات واضحة ومنسقة بالنسبة للأشياء التي لا يمكن حملها على متن الطائرة لأسباب تتعلق بالأمن أو السلامة. ورأى الفريق أن وجود قواعد منسقة على المستوى الدولي يعد أمراً مرغوباً فيه بشكل كبير لتعزيز الثقة في أمن الطيران. وفي هذا الخصوص وافق

الفريق على قائمة بالمواد المحظورة التي نقلت إلى علم الدول في شهر أغسطس. وأوصى الفريق أن هذه القائمة ينبغي أن تشكل إرشادا للدول وأن الدول ينبغي أن تمارس درجة معقولة من المرونة في تنفيذها.



وافق فريق الخبراء أيضا على مواد إرشادية عن ضوابط الأمن بالنسبة للسوائل والهلاميات والأيروسولات وهي المواد الإرشادية التي أعدها فريق الدراسة التابع للأمانة العامة حول هذا الموضوع. والهدف منها مساعدة الدول في التنفيذ المنسق للمواد الإرشادية التي أوصى بها المجلس. ونقلت المواد الإرشادية إلى علم الدول في أكتوبر ٢٠٠٨. وخلص الفريق أيضا إلى أن الضوابط على حجم عبوات السوائل والأيروسولات والهلاميات والمبادرات الإجرائية مثل استخدام أكياس أمنية يسهل اكتشاف التلاعب بها، ينبغي ألا تعتبر حلا مستديما لمشكلة السوائل والأيروسولات والهلاميات التي تحمل على متن الطائرة.

وخلص فريق الخبراء الخاص بالكشف عن المتفجرات، في اجتماعه السابع عشر، واللجنة الفنية الدولية للمتفجرات في دورتها السابعة، المنعقدتين في مونتريال في شهر أكتوبر، إلى أنه لا توجد تكنولوجيا مختبرة وموتقة ومناحة تجاريا ولها القدرة على كشف جميع السوائل والأيروسولات والهلاميات الموضوعة داخل أمتعة الركاب اليدوية. وتمت إحاطة الاجتماعين بأن الجماعة الأوروبية تقوم بإعداد خريطة طريق لغرض الضوابط الأمنية للسوائل والأيروسولات والهلاميات كحل على المدى الطويل. وأوصت خريطة الطريق باتباع نهج يتكون من الخطوات التالية:

- إشراك الصناعة؛
- ووضع منهجية للاختبار؛
- واختبار المعدات الحالية في المختبرات؛
- وإجراء اختبارات رائدة في إطار تشغيلي لركاب مختارين؛
- والشروع في تغيير اللوائح التنظيمية.

وتم تشجيع الدول على مساندة العمل الجاري في إعداد وتقييم تكنولوجيات لها القدرة على الكشف السريع والدقيق للسوائل والأيروسولات والهلاميات، بشكل يمكن إلماحه في عمليات الأمن الجارية.

والجدير بالذكر أن مواجهة التهديدات لأمن الطيران، يستدعي بذل جهود منسقة وتعاون وثيق فيما بين الوكالات الوطنية والجهات المسؤولة عن تنظيم أمن الطيران في الدول المتعاقدة. وقد وصلت المنظمة، في هذا الخصوص، المشاركة في شبكة نقاط الاتصال المعنية بالطيران المدني، التي تم إنشاؤها لإبلاغ مشغلي النقل الجوي المدني بأي تهديدات وشيكة.

تعديلات على الملحق ٩ — التسهيلات

تتضمن مهام فريق الخبراء المعني بالتسهيلات صياغة توصيات للقواعد والتوصيات الجديدة للملحق ٩، مع مراعاة التطورات الأخيرة في التكنولوجيا ذات الصلة، والتحديات المعاصرة، والاحتياجات المستقبلية لتحسين كفاءة وفاعلية عمليات التفتيش عند الحدود وعمليات المراقبة الأخرى في المطارات.

وفي الاجتماع الخامس لفريق الخبراء المعني بالتسهيلات، الذي عقد من ٣١ مارس إلى ٤ أبريل، استعرض الفريق ثم عدل قواعد وتوصيات الفصل ٦ (بعنوان المطارات الدولية — التسهيلات والخدمات المتعلقة بالحركة الجوية). وكان من المسائل التي بحثها الفريق دور المطارات، بعد تحويلها إلى القطاع الخاص، في تلبية المتطلبات الخاصة بوكالات التفتيش عند الحدود، وإجراءات منع انتشار الأمراض من خلال السفر الجوي والأمور المتعلقة بنظم التفتيش الحديثة. واقترح الفريق أيضا إمكانية تبسيط الفصل بحذف القواعد والتوصيات التي لم تعد متمشية مع العصر.

قدم الفريق توصيات بتعزيز القواعد والتوصيات التي تتعلق بنظم المعلومات المسبقة عن الركاب، الواردة في الفصل ٣ (بعنوان دخول ومغادرة الأشخاص وأمتعتهم) للتنسيق بين النظم الحالية والناشئة لتبادل بيانات الركاب مع أفضل الممارسات العالمية. واليوم فإن الكثير من الدول المتعاقدة إما انتهت من تنفيذه وإما هي في طريقها إلى تنفيذ نظم المعلومات المسبقة عن الركاب. غير أنه في حالات عديدة لم تأخذ البرامج

في الاعتبار أفضل الممارسات الدولية الحالية التي وافقت عليها منظمة الجمارك العالمية والإيكاو والأياتا. ولذلك فإن التغييرات التي اقترحها الفريق ستذهب إلى حد بعيد لدى تنفيذها في النهاية للتخفيف من حدة الصعوبات التي تواجهها شركات الطيران حاليا إزاء نظم المعلومات المسبقة عن الركاب التي لا تتفق مع تلك الممارسات.

عمليات تدقيق أمن الطيران

ينص برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق الأمن الذي بدأ تنفيذه في يونيو ٢٠٠٢ على تنفيذ عمليات تدقيق عالمية وإلزامية ومنظمة لنظم أمن الطيران في جميع الدول المتعاقدة لدى الإيكاو. وتحدد هذه العمليات أوجه القصور في كل نظام من نظم أمن الطيران المطبقة في الدول وتقرح توصيات لإزالتها.

وقد نفذ ما مجموعه ١٨٢ عملية تدقيق في إطار الدورة الأولى لعمليات التدقيق، واشتمل ذلك على التدقيق في ١٨١ دولة متعاقدة وإقليم إداري خاص واحد. وبدأت زيارات المتابعة في عام ٢٠٠٥ لتقييم التحسينات التي أنجزتها الدول في تنفيذ توصيات الإيكاو في مجال التدقيق، كما تظهر في خطط العمل التصحيحية للدول. وخلال عام ٢٠٠٨ نفذ ما مجموعه ٤١ من هذه الزيارات لتصل في مجموعها إلى ١٤٢ زيارة منذ عام ٢٠٠٥. ومازالت زيارات المتابعة تؤكد أن الدول بصفة عامة حققت تقدماً في تنفيذ خطط العمل التصحيحية التابعة لها.

وفي شهر مايو أصدرت الإيكاو تحليلاً شاملاً لنتائج التدقيق من الدورة الأولى لهذا البرنامج والذي يغطي فترة الخمس سنوات المنتهية في ديسمبر ٢٠٠٧. وأوضح هذا التحليل المتعمق الشواغل الأمنية على المستوى الوطني وعلى مستوى المطارات وتحديد كمية هذه الشواغل لمجموعات الدول على المستويين العالمي والإقليمي.

وبدأت الدورة الثانية لعمليات التدقيق في إطار البرنامج في يناير ٢٠٠٨ وهي تركز على التنفيذ الفعلي من جانب الدول للعناصر الحرجة في نظام مراقبة أمن الطيران. وقد تم توسيع نطاق عمليات التدقيق ليشمل الأحكام ذات الصلة بالأمن في الملحق ٩ — التسهيلات، بما في ذلك التحقق من صحة العمليات المتعلقة بالضوابط الخاصة بوضع وإصدار وثائق السفر.

وفي هذا الخصوص بدأ تنفيذ برنامج لإعادة ترخيص المدققين في ديسمبر ٢٠٠٧ من أجل تقديم التدريب المتكرر لجميع المدققين العاملين في البرنامج حول منهجية التدقيق في الدورة الثانية. وتضمن التدريب إشارات تفاعلية حية على الحاسب الآلي وبرنامج للتعليم الإلكتروني. وانتهى التدريب في ٢٠٠٨ وأعيد ترخيص جميع المدققين العاملين البالغ عددهم ١٢٠ مدققاً خلال السنة. وبالإضافة إلى ذلك نفذت دورة تدريبية تمهيدية حول البرنامج العالمي لتدقيق الأمن في نيروبي ونظمت ندوات حول البرنامج بهدف تعريف الدول بالأدوات والمنهجيات المستخدمة في إعداد عمليات التدقيق وتنفيذها والإبلاغ عنها في إطار الدورة الثانية وذلك في الدار البيضاء وموسكو وسنغافورة ونيروبي.

وفي عام ٢٠٠٨ أتمت أفرقة التدقيق الأمني التابعة للإيكاو عمليات تدقيق في ٢٢ دولة. ويبين الشكل ٨ النتائج الأولية على المستوى العالمي لعمليات التدقيق التي تمت في إطار الدورة الثانية، من زاوية ارتباطها بتنفيذ العناصر الحرجة.

تمشيا مع طلب دورة الجمعية العمومية ٣٦ بأن ينظر المجلس في إدخال درجة محدودة من الشفافية فيما يتعلق بنتائج تدقيقات أمن الطيران، وافق المجلس في يونيو على الاقتراح بإدخال هذه الدرجة من الشفافية. وبموجب هذا الاقتراح الذي يوازن بين حاجة الدول لأن تكون على دراية بشواغل الأمن القائمة والحاجة إلى الإبقاء على معلومات الأمن الحساسة بعيدا عن علم الجمهور، أتيح للدول المتعاقدة على الموقع الشبكي المؤمن للبرنامج عرض بياني لتنفيذ العناصر الحرجة في كل دولة خضعت للتدقيق.

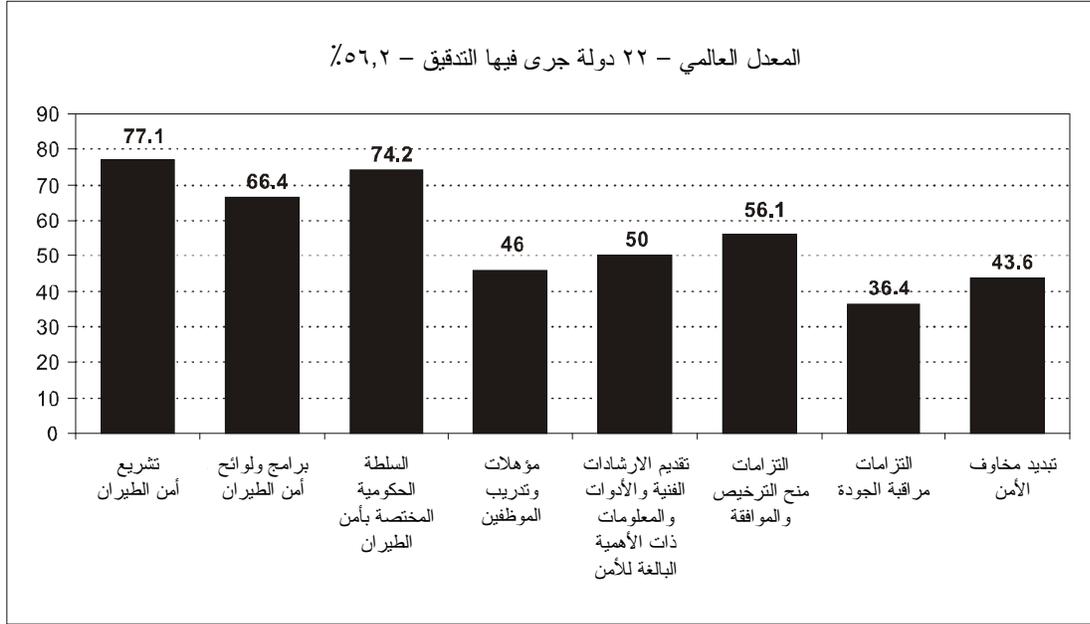


Figure 8. USOAP degree of implementation of the critical elements of a security oversight system (%)

وفي سبتمبر، وقعت الايكاو والجماعة الأوروبية مذكرة تفاهم بخصوص برنامجي التدقيق والتفتيش لأمن الطيران لكل منهما والتي نفذت في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي البالغ عددها ٢٧ دولة. وتتص مذكرة التفاهم على التعاون المشترك في مجال عمليات التدقيق والتفتيش لأمن الطيران لضمان الاستخدام الأمثل للموارد المحدودة وتجنب ازدواج الجهد، نظرا لأن معظم القواعد الواردة في الملحق ١٧ - الأمن، مشمولة أيضا بأنظمة الجماعة الأوروبية ذات الصلة. وبينما يتوقع أن قيام الايكاو بعمليات تدقيق ميدانية لن يكون مطلوبا في الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، لا تستبعد مذكرة التفاهم إمكانية قيام الايكاو بإجراء مثل هذه العمليات. وستواصل الايكاو إقامة علاقة مباشرة مع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي.

برنامج وثائق السفر المقروءة آليا

نشرت الايكاو الطبعة الثالثة من الجزء ٣ من الوثيقة Doc 9303 — وثائق السفر الرسمية المقروءة آليا. وليس من المقصود أن تكون المواصفات الواردة في هذه الوثيقة معيارا لوثائق الهوية الوطنية. ومع ذلك، فإن أي دولة تشترك في اتفاقات ثنائية مع دول أخرى، وتسمح بوثيقة الهوية التابعة لها بأن تستعمل عبر الحدود فيما بينها، ينبغي أن تصمم وثيقتها بما يتفق والمواصفات الواردة في الجزء ٣ من الوثيقة Doc 9303.

وتتألف الطبعة الثالثة من مجلدين: المجلد الأول يشكل نسخة محدثة من الطبعة الثانية ويحتوي على جميع المواصفات اللازمة للدول التي ترغب في إصدار وثيقة سفر رسمية مقروءة آليا بدون إدخال وسائل تحديد الهوية البيومترية بمساعدة آلية، والمجلد الثاني يحتوي على مواصفات تعزيز وثيقة السفر الرسمية المقروءة آليا باستخدام نظام تحديد الهوية البيومترية المستعمل على المستوى العالمي ونظام تخزين البيانات الذي يستخدم دائرة مدمجة غير ملموسة. وتواصل الايكاو نشر إضافة من الوثيقة Doc 9303 (متاحة إلكترونيا فقط) التي صدرت الطبعة السابعة منها. وهي تتضمن تحديثا للتنزيل الأول الإعلامي الملحق بالقسم الثالث بعنوان معايير الأمن لوثائق السفر المقروءة آليا.

وبعد موافقة الاجتماع الثامن عشر للمجموعة الاستشارية الفنية المعنية بوثائق السفر المقروءة آليا نشرت الايكاو وثيقة "الخطوط التوجيهية بشأن وثائق السفر الالكترونية المقروءة آليا وتسهيل حركة الركاب" (متاحة إلكترونيا فقط). وتوضح الوثيقة كيفية استخدام وثائق السفر الالكترونية المقروءة آليا لعملية نصف آلية أو آلية تماما للتفتيش عند الحدود كوسيلة للنهوض بالتنسيق السريع للركاب داخل المطارات أو الموانئ أو الحدود البرية. وتشمل هذه إرشادات موجهة إلى سلطات مراقبة الحدود بصدد معالجة جوازات السفر الالكترونية التي لا تقرأ آليا. وسوف تضاف وثيقة الإرشادات هذه في ضمیمة للوثيقة Doc 9303 كمرفق معلومات بالوثيقة. وهذه الوثيقة متاحة على الموقع الشبكي لوثائق السفر المقروءة آليا (<http://www2.icao.int/en/mrtd/Pages/default.aspx>).

وقد ساندت المجموعة الاستشارية أيضا إنشاء فريق عامل جديد باسم الفريق العامل المعني بالتنفيذ وبناء القدرات. وسيكون هذا الفريق محفلا لمناقشة التنفيذ والجوانب التشغيلية بقواعد ومواصفات وثائق السفر المقروءة آليا وتقديم الآراء بشأنها.

وقام الفريق العامل المعني بالتكنولوجيات الجديدة بتنفيذ مبادرته الثالثة بطلب معلومات لتحديد التكنولوجيات الجديدة التي توفر منافع في المستقبل لبرنامج وثائق السفر المقروءة آليا أو تطبيقه. وبالنسبة للمبادرة الثالثة للفترة ٢٠٠٧ إلى ٢٠٠٨، حدد الفريق العامل المعني بالتكنولوجيات الجديدة عددا من المجالات المهمة التي يمكن أن تنقسم إلى تسع فئات عريضة، ترتب أولوياتها ويتم بحثها وفقا لعناصر كيفية وكمية مختلفة، ومن بينها جوارب التكلفة والتجديد والتطابق مع العمليات الحالية أو المستقبلية لإصدار الوثائق ومراقبة الحدود. ونظر الفريق العامل في أهداف الايكاو مستقبلا في مجالات التسهيلات والأمن والتشغيل البيئي على مستوى العالم.

منذ إنشاء دليل الايكاو للمفاتيح العامة في مارس ٢٠٠٧ زاد عدد المشتركين فيه إلى ١٣ مشاركا. ومن المتوقع أن ينضم إليه المزيد من الدول المتعاقدة في الأشهر القادمة.

والجدير بالذكر أن توزيع ومشاركة المعلومات عن جميع جوانب وثائق السفر المقروءة آليا كان من الأولويات خلال العام. فقد عقدت الندوة الرابعة والمعرض الرابع عن قواعد الإيكالو القياسية لوثائق السفر المقروءة آليا والألوات البيومترية والأمن في مقر الإيكالو في شهر أكتوبر. وأبرز هذا الحدث الاتجاهات الجديدة في عمليات إصدار الوثائق المقروءة آليا ونظم قراعتها في مراكز المراقبة عند الحدود. وبالإضافة إلى ذلك، عقدت حلقتا عمل عن أمن وثائق السفر وتنفيذ معييير ومواصفات الإيكالو بشأن وثائق السفر المقروءة آليا، باستضافة منظمة الدول الأمريكية، وسكرتارية لجنة الأمريكتين المناهضة للإرهاب والمنيرية التنفيذية للجنة الأمم المتحدة لمكافحة الإرهاب. وعلاوة على ذلك، ينشر تقرير وثائق السفر المقروءة آليا ثلاث مرات في السنة وهو متاح في شكل ورقي وفي نسخ الكترونية على الموقع الشبكي لوثائق السفر المقروءة آليا.

بالإضافة إلى المعلومات والإرشادات قدمت الإيكالو مساعدة تشغيلية في تنفيذ المشاريع المتعلقة بوثائق السفر المقروءة آليا في الدول التالية: الجزائر، أرمينيا، بنغلاديش، البوسنة والهرسك، الكاميرون، كولومبيا، كوالور، السلفادور، اريتريا، اندونيسيا، كيريباتي، موريشوس، المكسيك، ناميبيا، بنما، باراغواي، بيرو، الفلبين، تايلند، جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية السابقة، وأوزبكستان. وقدمت المساعدة إلى إدارة الأمم المتحدة، قسم الإدارة والسفر والمواصلات فيما يتعلق بوثائق سفر الأمم المتحدة.

برنامج دعم التنفيذ والتنمية

تمشيا مع قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٠ — البيان الموحد بسياسات الإيكالو المستمرة لحماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع، نفذت الصلاحية التشغيلية لأنشطة أمن الطيران في إطار برنامج دعم التنفيذ والتنمية من منظور أعمدها الأربعة: المساعدة للدول، والمساعدة الإقليمية، والتعاون العالمي، والتدريب في مجال أمن الطيران.

ويقدم البرنامج المساعدة للدول المتعاقدة لمساندة جهودها في تصحيح أوجه القصور المكتشفة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق الأمن والامتثال لقواعد وتوصيات الإيكالو في الملحق ١٧. ويحلل البرنامج المعلومات المأخوذة من تقارير التدقيق لوضع أولويات المساعدة إلى الدول. ويؤدي هذا التحليل إلى إعداد مشاريع للمساعدة قصيرة الأجل ويخدم كأساس للمساعدة المحتملة على الأجل الطويل من إدارة التعاون الفني التابعة للمنظمة.

ونتيجة للتحليل الإقليمي لاستنتاجات البرنامج العالمي لتدقيق الأمن أعدت مواد تدريبية ذات علاقة بالموضوع لمساعدة الدول. ويقدم البرنامج الوطني لأمن الطيران والبرنامج الوطني لمراقبة الجودة وبرنامج أمن المطارات وبرنامج ترخيص المفتشين وبرنامج التدريب الوطني على أمن الطيران المدني ضمن إطار شبكة مركز التدريب على أمن الطيران ويقدم كذلك إلى دول منفردة.

ومن أجل إعداد مشاريع المساعدة الإقليمية في مجال أمن الطيران إلى الدول والاستمرار في تعزيز التعاون الإقليمي والشراكات الإقليمية جرى تعيين مسؤولين إقليميين عن أمن الطيران للمكاتب الإقليمية في بانكوك وداكار ومكسيكو سيتي ونيروبي. ويعمل هؤلاء كقطب اتصال أولية للدول التي تطلب المساعدة في مجال عمليات التدقيق والمساعدة العامة في تنفيذ أحكام الملحق ١٧. وتشمل مسؤولياتهم العمل كقطب اتصال تشغيلية لجميع أنشطة التدريب داخل إقليم كل منهم.

كمتابعة لنتائج المؤتمر المعني بإعداد خارطة أمن الطيران الأفريقية، الذي عقد في أديس أبابا في نوفمبر ٢٠٠٧، جرى إعداد برنامج عمل تفصيلي وقدم إلى اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك). ويحدد البرنامج الجدول الزمني لاجتماع المتابعة وإعادة تنشيط اللجنة الفنية الإقليمية ويقدم التدريب على أمن الطيران على المستوى الإقليمي.

يوصل برنامج دعم التنفيذ والتنمية مساندة جهود الدول للتغلب على أوجه القصور في مجالي السلامة والأمن بالسعي للحصول على موارد من الدول القادرة على تقديم المساعدة، ومن الشركاء وأصحاب المصلحة في الصناعة. وتحقيقاً لهذا الهدف جرى إعداد برنامج الشركات والتحالفات من أجل تنفيذه خلال الفترة الثلاثية. وعقدت اجتماعات بالفعل مع إدارات الأيكلو الأخرى والدول والكيانات الشريكة. وساعد هذا التعاون على تنفيذ قاعدة بيانات مشتركة لمشاريع المساعدة حتى يطلع عليها الشركاء والدول. وتشكل قاعدة البيانات هذه مرجعاً للحصول على المعلومات عن أنشطة المساعدة في مجالي سلامة وأمن الطيران. والهدف منها المساعدة على تحديد مشاريع المساعدة المتكررة أو المتداخلة للقضاء على التكرار وتجنب الازدواج في جهود التنمية.

ومن أجل مساعدة الدول المتعاقدة في إقليمي أمريكا اللاتينية والكاريبي، تم إنشاء شراكة مالية بين وزارة النقل الكندية وبرنامج دعم التنفيذ والتنمية/أمن الطيران، وذلك لتنظيم حلقات عمل تغطي مواضيع أمن الطيران في إطار المرحلة الثانية من مشروع وزارة النقل الكندية للتوعية الأمنية على المستوى الإقليمي.

أما البرامج التدريبية التقليدية لأمن الطيران (ASTP)، فهي تواصل القيام بدور مهم جداً في مجال التدريب على أمن الطيران. وتعرض للبيع حالياً تسعة من هذه البرامج في مجالات: أمن شركات الطيران، التدريب الأساسي، أمن البضائع، إدارة الأزمات، التدريبات، المعلمون، الإدارة، المفتشون الوطنيون، والمشرفون.

وطبقاً لخطة أعمال الأيكلو جاري حالياً إعداد مواد جديدة للتدريب في مجال أمن الطيران، وتشمل المواضيع المتعلقة بهذه العملية تحليل التهديدات وإدارة المخاطر والتسهيلات. وتعد هذه المواد بالتنسيق المباشر مع قسم سياسات أمن الطيران والتسهيلات.

وعلى المستوى العالمي استفاد التدريب في مجال أمن الطيران من الدور المستقل المتزايد الذي لعبته مراكز التدريب على أمن الطيران. فبالإضافة إلى تقديم التدريب تحت رعاية برنامج دعم التنفيذ والتنمية تقدم هذه المراكز صورة منتظمة للتدريب المفتوح حسب الأقاليم في مجال أمن الطيران. وعلاوة على ذلك فإن العديد منها عقد اتفاقات ثنائية لتقديم التدريب داخل وخارج الموقع لإدارات الطيران المدني والمطارات. غير أنه مع تزايد الطلب على التدريب بمجال أمن الطيران واستمرار ظهور تهديدات جديدة ثمة حاجة إلى الاستمرار في إعداد وتعزيز هذه الشبكة.

وفي شهر أكتوبر، عقد الاجتماع السادس لمديري مراكز التدريب على أمن الطيران في داكار. وكان من ضمن المواضيع التي نوقشت موضوع وضع منهجيات التدريب والوسائط الإعلامية، وموضوع إعداد مواد تدريبية جديدة عن أمن الطيران. ولدى اختتام الاجتماع تم صياغة برنامج عمل مصحوباً بنود إجرائية. ومن شأن برنامج العمل هذا أن يساعد على نمو شبكة مراكز التدريب على أمن الطيران والتنسيق بينها.

وفيما يتعلّق بدورة الإدارة التخصصية (PMC)، فقد نظمت ١٦ دورة باللغتين الانجليزية والفرنسية. وقد أتمّ بنجاح الدورة ما مجموعه ٢٠٤ مشاركين وحصلوا على لقب مدير فني لأمن الطيران.

وبالإضافة إلى الأهداف التي سبق تحديدها، فقد أنشأت دورة الإدارة التخصصية مجتمعا للخريجين يتبادل فيها الأعضاء المعلومات على نحو نشط للغاية. وقد أظهر أيضا هذا البرنامج زيادة في مستوى التعاون الثنائي والمتعدد الأطراف. وتفيد التقارير أيضا أن الدول بدأت في تعديل معايير التعيين على المستويين المتوسط والعالي بحيث تشمل النجاح في دورة الإدارة التخصصية.

مشاريع ومبادرات التعاون الفني

ساعد تنفيذ مشروعين إقليميين و ١٧ مشروعا وطنيا في مجال التعاون الفني إدارات الطيران المدني والمطارات الدولية على تحسين نظمها الأمنية وذلك على المستوى العالمي.

وفي إطار برنامج التعاون الفني، عيّنت الإيكاو ٣٧ خبيرا دوليا في مجال أمن الطيران للمساعدة على استعراض وإعداد برامج وطنية لأمن الطيران، وبرامج أمن المطارات واللوائح التنظيمية المتعلقة بأمن الطيران؛ وتوفير غرف للدراسة وتوفير التدريب أثناء العمل إلى مفتشي ومدربي أمن الطيران على المستوى المحلي؛ والمساعدة على تنفيذ نظم وثائق السفر المقروءة آليا والمعدات الأمنية.

وتلقى أحد المفتشين المعيّنين بأمن الطيران منحة تدريبية في مجال أمن المطارات، بينما شارك أكثر ١٢٠ مفتشا في ندوات وحلقات عمل بشأن مواضيع تتعلق بأمن الطيران.

واستمر تنفيذ البرنامج التعاوني لأمن الطيران في إقليم آسيا والمحيط الهادئ بمشاركة ٢٣ دولة. والهدف النهائي لهذا البرنامج هو وضع هيكل إقليمي يعزز أواصر التعاون والتنسيق في مسائل أمن الطيران ويشجع على تبادل المعلومات بين سلطات أمن الطيران، وتحقيق قدر أكبر من لتساق التدبير المتعلقة بأمن الطيران وتدريب الموظفين. وأسفر هذا المشروع، الذي يشكل حلا فعالا من حيث التكاليف لأوجه القصور المشتركة التي تشوب أمن الطيران على مستوى إقليمي، مما أسفر عن تحسين مستوى امتثال الدول المشاركة ومطاراتها الدولية للمقتضيات الأمنية الدولية والقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

وفي إقليم الشرق الأوسط، يهدف العنصر الأساسي للمشروع المشترك بين برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران وبين دول الخليج إلى إنشاء هيكل إقليمي للتعاون والتنسيق في مسائل أمن الطيران وتدريب العاملين في أمن الطيران. ويتضمن ذلك إعداد برامج وطنية نموذجية لأمن الطيران المدني تدرج القواعد والتوصيات الصادرة عن الإيكاو وكذلك تعزيز التدابير والإجراءات والأنشطة الأمنية المتعلقة بتنفيذ التوصيات الصادرة عن الإيكاو بشأن السوائل والأيروسولات والهلاميات، والأكياس المؤمنة والتي لا يمكن التلاعب فيها.

وتضمنت المشتريات الأمنية الرئيسية معدات فحص الأمتعة بالأشعة السينية للمطارات والعربات المصفحة. وتلقى ١٦ موظفا في إحدى الدول تدريبا من موردي المعدات.

حماية البيئة



الهدف الاستراتيجي C

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

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

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

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

حماية البيئة

أعطيت حماية البيئة من جديد أولوية عالية في عام ٢٠٠٨، تمسبا مع قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٢ الذي يرشد عمل المنظمة في هذا المجال ويدعو الأيكاو إلى أن تضطلع بدور قيادي بصورة مستمرة في المسائل البيئية المتعلقة بالطيران المدني الدولي، بما في ذلك انبعاثات غازات الدفيئة. وبناء على ذلك، جرى التركيز على حلول لخفض الأثر العالمي لانبعاثات الطيران وتدابير للحد من التأثير الإجمالي للنقل الجوي على البيئة.

شملت الأنشطة الرئيسية لعام ٢٠٠٨ ما يلي:

- مواصلة الأعمال من أجل الاجتماع الثامن للجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران الذي سيعقد في عام ٢٠١٠، وذلك من خلال وضع المعايير وتحديد الأهداف البيئية وإعداد الإرشادات والسياسات والإجراءات لتخفيض تأثير الطيران على البيئة.
- إعداد لوائح وأساليب للقياس الكمي لانبعاثات الطيران وتأثيرها، مثل حلسب الأيكاو للكربون.
- التعاون مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى بشأن مسائل تغير المناخ، وخاصة مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ.
- المساعدة في إعداد الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ لبرنامج عمل للايكاو بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ.
- تعزيز أنشطة التوعية لزيادة الوعي بالمسائل البيئية للطيران.

اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران

كان أحد التطورات الرئيسية في اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران هو المشروع في استعراضات يجريها خبراء مستقلون لتحديد أهداف تكنولوجية وتشغيلية متوسطة الأجل (١٠ سنوات) وطويلة الأجل (٢٠ سنة) من أجل الضوضاء وحرق المحركات للوقود وأكاسيد النيتروجين.

هذه الاستعراضات التي يجريها خبراء مستقلون تبيّن مكتسبات الكفاءة المحتملة من التحسينات التكنولوجية والتشغيلية، التي يمكن استخدامها كأساس لتحديد أهداف متوسطة الأجل وطويلة الأجل. وتساعد هذه الأهداف على توجيه وتنسيق تطورات التكنولوجيا على المستوى العالمي، وتوفّر في الوقت ذاته مقاييس مرجعية يمكن أن يُقاس بها التقدم التكنولوجي، وبذلك تكمل عملية وضع المعايير.

عُقد في سبتمبر، في شهر سبتمبر، الاجتماع الثاني للفريق التوجيهي للجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران، وذلك تحضيراً للاجتماع الثامن للجنة المذكورة.

تبعثات محركات الطائرات

واصلت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران دراسة الخيارات للحد من الانبعاثات من الطيران أو تخفيضها، مع التركيز على التدابير الفنية والتشغيلية والقائمة على آليات السوق. وكانت خطوة كبرى في هذا الاتجاه هي وضع "مقياس لكفاءة استهلاك وقود نظم الطائرات التجارية"، لاستعماله في تحليلات الاتجاهات/الأهداف البيئية.

عُقدت في شهر ديسمبر حلقة عمل فنية بشأن الفوائد البيئية للتدابير التشغيلية، ساعدت في التحضير لاستعراض الخبراء المستقلين المذكور أعلاه. واستمر أيضاً العمل في استكشاف الاستخدام المحتمل لأنواع بديلة من وقود الطيران، الذي يمهد السبيل لحلقة عمل بشأن الموضوع في فبراير ٢٠٠٩.

تجري اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران حالياً تحليلاً لخيارات معايير الصرامة المطبقة على انبعاثات أكسيد النيتروجين والتي تقسّم حالات الاعتماد المتبادل. ومن المتوقع أن يحدد الاجتماع الثامن للجنة المذكورة مستوى صرامة على أساس هذا التحليل. وفيما يتعلق بالتدابير القائمة على آليات السوق، تدرس اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران المسائل الرئيسية المتعلقة بالربط بين مختلف مخططات الاتجار بالانبعاثات، بما في ذلك تلك المتعلقة بالطيران. وهي تستكشف أيضاً قدرة تدابير معلوضة الانبعاثات على التخفيف من آثار الطيران على تغير المناخ.

ضوضاء الطائرات

عُقدت في شهر سبتمبر حلقة عمل فنية، أعقبها استعراض أجراه خبراء مستقلون لتكنولوجيات تخفيض الضوضاء وبدأت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران تحليلاً للكيفية التي تؤدي بها حالات الحظر في أحد الأقاليم إلى آثار بيئية سلبية في إقليم آخر.

أدخلت تقديرات إضافية على أحكام الإجراءات التجريبية للملحق ١٦ — حماية البيئة، المجلد الأول — ضوضاء الطائرات وعلى الدليل الفني للبيئة بشأن استخدام الإجراءات في ترخيص ضوضاء الطائرات (Doc 9501)، لضمان الوضوح والتوافق مع آخر ممارسات الترخيص.

البيانات والنمذجة

واصلت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران إعداد أدوات لتقييم الضوضاء ونوعية الهواء المحلي وغازات الدفيئة بغية توفير إسقاطات محددة كمياً لينظر فيها الاجتماع الثامن للجنة المذكورة في إطار التوصيات والقرارات السياسية.

سيتم إسقاط تقييم الاتجاهات بشأن الضوضاء ونوعية الهواء المحلي وغازات الدفيئة للأعوام ٢٠١٦ و ٢٠٢٦ و ٢٠٣٦ بالنسبة لأساس لعام ٢٠٠٦. وفضلاً عن ذلك، سيتم إعداد تنبؤات محددة تشمل نتائج استعراضات الخبراء المستقلين.

حاسب الايكوا للكربون

يُدى رسمياً استخدام حاسب الايكوا للكربون خلال اليوم العالمي للبيئة (٥ يونيو) بعد أن قام بإعداده وتنسيقه برنامج الطيران المدني البيئي. ويتوافر الحاسب سهل الاستعمال بموقع الايكوا العام على الانترنت لكي يستخدمه عامة الجمهور. وتستمر المحادثات مع فريق إدارة البيئة التابع للأمم المتحدة بشأن مواعته "كأداة" لحساب أثر السفر الجوي لمنظمة الأمم المتحدة بأكملها. والمقصود هو المضي في تطوير الحاسب واعتماده من جانب جميع أصحاب المصلحة في الطيران. وترمي الخطط أيضاً لتوسيع نطاق المنهجية لوضع تقديرات لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون التي تُسند إلى البضائع الجوية المنقولة إما في طائرات الركاب وإما في طائرات البضائع فقط.



الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ

طلبت الدورة ٣٦ للجمعية العمومية من المجلس أن ينشئ فريقاً جديداً معنياً بالطيران الدولي وتغير المناخ. وقد أنشئ الفريق في يناير ٢٠٠٨، وهو يتألف من ١٥ من كبار المسؤولين الحكوميين الذين يمثلون جميع أقاليم الايكوا، مع المشاركة العادلة من الدول النامية والمتقدمة.

كُلف الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بمهمة إعداد برنامج عمل قوي للايكوا بشأن الطيران الدولي وتغير المناخ، بدعم فني من اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران، على أساس توافق الآراء، ويعبر عن الرؤية المشتركة وإرادة جميع الدول المتعاقدة. ومن المقرر استعراض برنامج العمل في وقت ملائم، مع مراعاة الاجتماع الخامس عشر لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في ديسمبر ٢٠٠٩.

اجتمع الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ مرتين في عام ٢٠٠٨، في فبراير ويوليو. وبعد أن أجرى الفريق المذكور استعراضاً أولياً شاملاً لمهمته وحدد المجالات التي تمة حاجة لاتخاذ قرارات فيها، وافق الفريق على تحديد أهداف طموحة لحرق الوقود/لكفاءة استخدام الوقود للأجل القصير والمتوسط

والطويل. وتم تشكيل ثلاثة فرق عاملة للإسراع بالأعمال بشأن كل من العناصر الرئيسية الثلاثة لبرنامج عمل الإيكاو، على النحو التالي:

- الفريق العامل المعني بالأهداف الطموحة العالمية: إثبات جدوى الأهداف الطموحة الممكنة وتوفير مجموعة من الخيارات للأهداف الطموحة العالمية في شكل كفاءة استخدام الوقود، للنظر فيها في الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ.
- الفريق العامل المعني بتدابير تحقيق تخفيضات الانبعاثات: تقديم معلومات عن التدابير وأفضل الممارسات التي يمكن أن تستخدمها الدول لمعالجة تأثير الطيران الدولي على تغير المناخ.
- الفريق العامل المعني بالرصد والتنفيذ: توصية الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بأفضل كيفية للرصد والإبلاغ عن التقدم في سبيل تحقيق الأهداف الطموحة، وفقا للالتزامات الدولية.

كُلفت هذه الفرق العاملة بتقديم اقتراحات محددة للنظر فيها خلال الاجتماع الثالث للفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ الذي سيعقد في فبراير ٢٠٠٩. وبصورة موازية لأنشطة الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، كانت اللجنة المعنية بحماية البيئة في مجال الطيران تتقدم في أعمالها الفنية التي ستدعم وتواصل تزويد عملية الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ بالمعلومات، وذلك بصفة رئيسية عن تحديد الأهداف وأنشطة التخفيف.

طلب أعضاء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ أيضا أن توفر الإيكاو بيانات عن استهلاك عمليات الطائرات للوقود، التي تتوفر من خلال تعاون دولها المتعاقدة. وفي وقت لاحق، أرسل الى الدول في مايو طلب بيانات عن استهلاك الناقلين الجويين التجاريين للوقود. وستقوم الأمانة العامة للإيكاو بتجميع هذه البيانات وتحليلها.

التعاون مع الهيئات الأخرى للأمم المتحدة

كان التعاون مع هيئات الأمم المتحدة الأخرى ومساعدتها، لا سيما بشأن أنشطة تغير المناخ، دعما لأنشطة وحدة البيئة طوال السنة. وكما كان الأمر في السنوات السابقة، كان محور التركيز الرئيسي هو التعاون مع اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ.

قدمت الإيكاو معلومات وعروضا مكتوبة إلى أربعة اجتماعات لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ عُقدت في عام ٢٠٠٨ — وهي محادثات بانكوك بشأن المناخ في شهر أبريل ومحادثات بون بشأن المناخ في يونيو ومحادثات أكرا بشأن المناخ في أغسطس ومؤتمر الأمم المتحدة بشأن تغير المناخ في بوزنان، في ديسمبر. وقدمت المعلومات عن سياسات الإيكاو بصدد التحديد الكمي والتخفيف والمواءمة، وكذلك التحديات فيما يتعلق بجمع بيانات انبعاثات الطيران الدولي، بما في ذلك المتضمنات المنهجية والقانونية.

بدأت الدورة الثالثة عشرة لمؤتمر الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، في شهر ديسمبر ٢٠٠٧، "خريطة بالي للطريق"، وهي برنامج شامل لإتاحة وضع اتفاق مستقبلي لتغير المناخ. وبإشياء الفريق المعني بالطيران الدولي وتغير المناخ، أنشأت الإيكاو واتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن

تغير المناخ مسارين متوازيين للنشاط، من المنتظر أن يبلغ كل منهما قمته في نهاية عام ٢٠٠٩. ونسقت الأيكاو أنشطتها مع أنشطة اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ وحققت الانسياب الأمثل للمعلومات بين الهيئتين.

من أجل تعزيز قيادة الأيكاو المستمرة بشأن انبعاثات الطيران وتغير المناخ، تم في شهر مايو إرسال كتاب للمنظمة (ENV 1/1-08/44) أكد على الأهمية الحاسمة لمواءمة وتنسيق مواقف وآراء ممثلي الدول مع تلك التي جرت الموافقة عليها في الأيكاو عند الاشتراك في اجتماعات لمحافل أخرى للأمم المتحدة. وتمثل عضوية الأيكاو دائرة مطابقة تقريبا للدول الأطراف في اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ.

علاوة على ذلك، تعاونت الأيكاو مع مجلس الرؤساء التنفيذيين في الأمم المتحدة المعني بالتنسيق وبرنامج الأمم المتحدة للبيئة بشأن مشروع "توحيد أداء الأمم المتحدة" و"الحياد المناخي للأمم المتحدة". واستمر الاتصال بالمنظمة البحرية الدولية لتنسيق النهج لتخفيضات الانبعاثات، نظرا لتشابه المسائل التي يواجهها كل من النقل الدولي الجوي والنقل الدولي البحري.

أنشطة الاتصال وتوعية الجمهور

في ١٨ و ١٩ يونيو، عقدت المنظمة حلقة عمل الأيكاو بشأن الطيران وأسواق الكربون، كان المتحدث الرئيسي فيها هو السيد إيفو دي بوير، الأمين التنفيذي لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ. وكان هدف هذا النشاط هو تعريف المشاركين بالمسائل الرئيسية المتعلقة بانبعاثات الطيران وأسواق الكربون. وعولجت مجموعة متنوعة من النهج شملت برامج الاتجار بالانبعاثات ومعاوضة الكربون، إلى جانب مناقشة مستفيضة بشأن آليات بروتوكول كيوتو المرنة الأخرى والفرص المتاحة لسوق كربون للطيران العالمي.

في اجتماع أكرأ، نظمت الأمانة العامة نشاطا جانبيا بالتعاون مع صنّاع الطائرات (المجلس التنسيقي الدولي لاتحادات صناعات الطيران والفضاء) وشركات الطيران (اتحاد النقل الجوي الدولي) ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (منظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية)، وكان عنوانه "أنشطة ومبادرات الطيران بشأن تغير المناخ". وقدم عرض حُظي بحضور جيد معلومات عن المنجزات الرئيسية والأنشطة الجارية التي تهدف لمعالجة الانبعاثات من الطيران الدولي على كل من الصعيدين التكنولوجي والتشغيلي.

في شهر يوليو، كُرست طبعة خاصة من نشرة الأيكاو للبيئة — العدد "الطيران والبيئة" (المجلد ٦٣، الرقم ٤). وستنشر طبعة خاصة عن البيئة كل سنة.

التبرعات الطوعية وتعيين الموظفين

حددت الدورة ٣٦ للجمعية العمومية مهام جديدة لم تكن مدرجة في ميزانية البرنامج العادي ولكنها تعتبر حيوية للتحقيق التام للهدف الاستراتيجي C. وطلب كتاب المنظمة ENV 1/1-08/10 من الدول التعهد بتقديم الدعم المالي لأنشطة المنظمة المتعلقة بالبيئة.

قدمت عدة دول متعاقدة تبرعات سخية، تتيح تعيين ثلاثة مسؤولين للبيئة للمساعدة في تنفيذ برنامج العمل البيئي للمنظمة. غير أن التبرعات الطوعية حتى الآن تمثل نحو ٢٠ في المائة من المبلغ المطلوب. وإذا لم ترد تبرعات مالية إضافية، سيكون مقدار الموارد الحالي غير كاف في عام ٢٠٠٩ للاضطلاع التام بالبرنامج البيئي للإيكاو.

وقدمت كل من فرنسا وإيطاليا بسخاء مسؤولا اختصاصيا مبدئيا إلى وحدة البيئة.

مشاريع ومبادرات التعاون الفني

نُفذت ثلاثة مشاريع للتعاون الفني في مجال حماية البيئة.

وعينت الإيكاو خبيرين دوليين لدعم إحدى إدارات الطيران المدني ومطار من المطارات الدولية لتحسين تخطيطها في مجال البيئة، وإعداد الدراسات المتعلقة بالآثار على البيئة، وتنفيذ القواعد المتعلقة بتخفيف حدة الضوضاء، وتخطيط نظم التموين بالوقود وتشغيلها.

أما التدريب على النقل الجوي والبيئة داخل البلد فجري تقديمه في إطار عملية الشراء إلى ٢٤ موظفا وطنيا في إحدى الدول.

الكفاءة



الهدف الاستراتيجي D

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

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

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

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

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

الكفاءة

كفاءة عمليات الطيران المعززة، المحققة من خلال وضع وتنسيق وتنفيذ خطط الملاحة الجوية، تساعد على تخفيض تكاليف الوحدة التشغيلية وزيادة الحركة وتحقيق الاستخدام الأمثل للتكنولوجيات الحالية والناشئة. وفي عام ٢٠٠٨، أسهم عدد من التطورات المهمة بالمزيد في الكفاءة المحسنة.

النهج القائم على الأداء

تتركز جهود الأيكاو لتحسين نظام إدارة الحركة الجوية باستمرار على المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية (Doc 9854) والخطة العالمية للملاحة الجوية (Doc 9750) ونهج قائم على الأداء في التخطيط. ويتطلب النهج القائم على الأداء تركيزاً قوياً على النتائج من خلال: اعتماد أهداف وغايات للأداء واتخاذ القرارات التعاوني بدافع من النتائج واتخاذ القرارات القائم على الحقائق والبيانات. ويتم تقييم النتائج دورياً عن طريق استعراض للأداء يتطلب، بدوره، قياساً ملائماً للأداء وقدرات على جمع البيانات.

لمساعدة الدول وفرق التخطيط الإقليمية في تحديد أكثر تحسينات تشغيلية ملائمة وكذلك لدعم التنفيذ، تم إكمال دليل الأداء العالمي لنظام الملاحة الجوية (Doc 9883). ويسعى الدليل لتيسير اتساق الإستراتيجية وإمكانية تتبع النتائج العالمية التي سبق الاتفاق عليها لكل هدف للأداء.

الملاحة القائمة على الأداء

تعد الملاحة القائمة على الأداء عنصراً رئيسياً للخطة العالمية للملاحة الجوية وتتناول أهداف المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية. وتتيح مسارات طيران متسقة ويمكن التنبؤ بها مما ينتج عنه استخدام قدرات الطائرات الحالية بمزيد من الكفاءة، فضلاً عن تحسين السلامة واستهلاك الوقود بكفاءة أفضل وسعة أكبر للمجال الجوي ومعالجة المسائل البيئية.

في سنة ٢٠٠٨، تم إكمال دليل الملاحة القائمة على الأداء (Doc 9613) (عنوانه سابقاً دليل الأداء الملاحي المطلوب). واعتمدت قواعد وتوصيات دولية وأقرت إجراءات طيران مساندة للملاحة القائمة على الأداء. وبالإضافة إلى ذلك، يجري إعداد دليل ضمان الجودة لتصميم إجراءات الطيران (Doc 9906) الذي يتألف من ثلاثة مجلدات ويقدم إرشادات للدول بشأن متطلبات ضمان الجودة لتصميم إجراءات الطيران بالملاحة القائمة على الأداء. وينظر فريق دراسة الملاحة القائمة على الأداء في متطلبات تشغيلية جديدة مطلوبة في إطار الملاحة القائمة على الأداء.

عقدت الندوات الإعلامية المخططة الست المتبقية في أبوجا وباريس وليمبا ونيروبي وباريس وسانتو دومينغو لمساعدة الدول على تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء. وأنشئت فرق عمل معنية بالملاحة القائمة على الأداء في كل من الفرق الإقليمية للتخطيط والتنفيذ وقامت بوضع خطط إقليمية.

يتمثل أحد التحديات الرئيسية لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء في قدرات الدولة على تصميم إجراءات الطيران بالملاحة القائمة على الأداء. وبناء على ذلك، نظمت دورتان لتصميم الإجراءات، بالتعاون مع مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران لأمريكا الشمالية وكلية فرنسا الوطنية للطيران المدني، عقدتا في نيودلهي وهونغ كونغ. وتجرى اتصالات بمنظمات تدريب أخرى لتوسيع نطاق القدرة التدريبية. فضلا عن ذلك، أحرز تقدم في وضع برامج إقليمية لتصميم الإجراءات لإيجاد قدرة مستدامة في الدول.

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

عقد في شهر سبتمبر المنتهى بشأن إدماج الجيل القادم وبرنامج البحوث لإدارة الحركة الجوية في إطار المجال الجوي الأوروبي الواحد في إطار الايكاو العالمي لإدارة الحركة الجوية ومواعتها معه كخطوة أولى في تركيز الاهتمام العالمي على البرنامجين الرئيسيين اللذين شرعت فيهما أوروبا والولايات المتحدة، وللنظر في الاحتياجات المستقبلية لنظام الملاحة الجوية. ووصفت كل من أستراليا والبرازيل وكندا والصين والبنمارك والهند واليابان والاتحاد الروسي ووكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر خططها المستقبلية في حين قدم ممثلون من المطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية وشركات الطيران والطارين والمراقبين والمختصين بالصيانة وطيران الأعمال والطيران العام والصانعين جميعا خبرتهم للمناقشة. وقام القادة من كل من هيئات وضع المعايير الفنية، بدورهم، بتقديم معلومات أساسية عن وضع المعايير لدعم تنفيذ النظم.

الطائرات الكبيرة الجديدة

جرى تحديث دليل خدمات المطارات (Doc 9137)، الجزء الخامس — إبعاد الطائرات المعطلة بمواد إرشادية إضافية، أدرجت على ضوء عمليات الطائرات الكبيرة الجديدة في المطارات القائمة واستنادا إلى مواصفات الحرف الرمزي F للمجلد الأول — تصميم وتشغيل المطارات من الملحق ١٤ — المطارات.

نموذج الايكاو الجديد لخطة الطيران

أعد نموذج جديد للايكاو لخطة الطيران للوفاء بالاحتياجات المستقبلية للطائرات ذات القدرات المتقدمة والمقتضيات المتطورة لنظم إدارة الحركة الجوية التلقائية، مع مراعاة التوافق مع النظم القائمة والعوامل البشرية ومسائل التدريب والتكلفة والانتقال. وتمثل خطة الطيران خطوة انتقالية في سبيل نظام مجدد تماما من شأنه أن يفي بمتطلبات إدارة المعلومات التي هي شروط مسبقة لتحقيق مفهوم الايكاو التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية.

الاجتماع الخاص بالملاحة الجوية الإقليمية لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي

تناول الاجتماع الخاص بالملاحة الجوية الإقليمية لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي مسائل التنفيذ الفنية والتشغيلية في طائفة واسعة من المجالات المحددة بوصفها تتطلب العمل بأكثر صورة عاجلة. وشملت أعلى أولوية (أي تلك التي توفر أكبر فوائد بيئية ومن حيث الكفاءة) الملاحة القائمة على الأداء والتنفيذ المتصل بذلك للنظام الجيوديسي العالمي لعام ١٩٨٤ والرصد المركزي للتنفيذ مؤخرًا للحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي وترخيص المطارات وتنفيذ نظم إدارة الجودة لبيانات الأرصاد الجوية وتحديث المحطة ذات الفتحات الصغيرة جدا والاستعداد للجائحات وإنشاء مراكز لتنسيق الإنقاذ المشترك ضمن عملية البحث والإنقاذ. ويمكن الحصول على معلومات إضافية عن الاجتماع الخاص بالملاحة الجوية الإقليمية لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي في إطار الهدف الاستراتيجي A.

إدخال الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي

في جهد لمواصلة تعزيز كفاءة المجال الجوي العلوي، أدخلت الحدود الدنيا المخفضة للفصل الرأسي في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي في شهر سبتمبر. وأدى هذا إلى زيادة عدد مستويات الطيران المتاحة بأكثر من ٨٥ في المائة، مما يسمح للطائرات بالطيران أقرب لارتفاعاتها المثلى وبذلك تزيد كفاءة استهلاك الوقود وتخفيض التكاليف وانبعاثات غازات الدفيئة. وتقدر الوفورات السنوية المتصلة بذلك بالنسبة لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي بمبلغ ٨٥ مليون دولار أمريكي مع تخفيض سنوي قدره ٢٥٠.٠٠٠ طن من ثاني أكسيد الكربون.

الاجتماع غير الرسمي لمنظمات وضع المعايير الدولية

اجتمعت في سبتمبر الايكاو ومؤسسة إذاعة الطيران والمنظمة الأوروبية لمعدات الطيران المدني واللجنة الفنية الراديوية للطيران وجمعية مهندسي المحركات الدولية للنظر في إقامة علاقة عمل أوثق بين منظمات وضع المعايير الدولية. والفوائد المتوقعة من العمل بتعاون أوثق هي: تحسين التنسيق وفهم مشترك لاحتياجات التوحيد القياسي، سواء بصفة عامة ودعمًا لنظم الطيران الناشئة بصفة محددة، والفرصة لإزالة أي انقسامات قد تنشأ. وأبرزت المناقشة الحاجة إلى إجراءات لدعم مزيد من التآزر في وضع المعايير العام بغية تحديد الثغرات وتقادي ازدواج العمل. ومن المزمع عقد اجتماعات مباشرة مستمرة.

شبكة اتصالات الطيران/مجموعة بروتوكول الانترنت

أعدت مواصفات فنية ومواد إرشادية متصلة بشبكة اتصالات الطيران/مجموعة بروتوكول الانترنت (ATN/IPS) لاستكمال ودعم القواعد والتوصيات الدولية الجديدة، وأدخلت كجزء من التعديل رقم (٨٣) للملحق ١٠ — اتصالات الطيران الذي أصبح قابلاً للتطبيق في ٢٠/١١/٢٠٠٨.

طيف الترددات الراديوية — موقف الايكاو في المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠١١

وزع على الدول والمنظمات الدولية المختصة في نوفمبر للحصول تعليقاتها مشروع أولي لموقف الايكاو في المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠١١ الذي سيعقده الاتحاد الدولي للاتصالات، وهو المشروع الذي أعد بمساعدة الفريق العامل "و" (المعني بالترددات) التابع لفريق خبراء اتصالات الطيران وعدلته لجنة الملاحه الجوية. ويعرض مشروع الموقف آراء الايكاو في جميع بنود جدول أعمال المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠١١ التي تهم الطيران المدني الدولي ويركز على تأثيرها بالنسبة لسلامة الطيران وانتظامه وكفاءته. والهدف العام هو حماية طيف الطيران للاتصالات الراديوية ونظم الملاحه الراديوية المطلوبة لتطبيقات سلامة الطيران الحالية والمستقبلية. وهو يؤكد بصفة خاصة على أن الحماية الكافية من التداخل الضار وكذلك حماية سعة الطيف في المستقبل يجب ضمانهما قبل أن يمكن النظر في التشارك في أي حزم ترددات مخصصة لنظم الطيران الحرجة بالنسبة للسلامة. وقد يشمل الموقف أيضا اقتراحات لتخصيصات أو تعديلات جديدة خاصة بالطيران للتخصيصات الحالية، وذلك لاتخاذ الإجراءات اللازمة للنمو المستمر في الحركة الجوية والحاجة المحتملة لطيف إضافي عن طريق تكنولوجيات جديدة مثل نظم الطائرات التي تطير بدون طيار.

تمشيا مع قرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٥ (تأييد سياسة الايكاو في المسائل المتعلقة بطيف الترددات اللاسلكية)، حثت الدول على أن تؤيد بقوة موقف الايكاو في المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠١١ وفي الأنشطة الإقليمية والأنشطة الدولية الأخرى المضطلع بها تحضيراً للمؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠١١.

معلومات الطيران

وضعت الايكاو برنامج عمل لتسهيل الانتقال العالمي لخدمات معلومات الطيران إلى المفهوم الأوسع لإدارة معلومات الطيران الذي يتضمن أسلوباً مختلفاً مركزاً على البيانات لتوفير المعلومات وإدارتها. وهذا الانتقال مطلوب للوفاء بمتطلبات جديدة ناشئة عن مفهوم الايكاو التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية. وتعتمد نظم الملاحه الحالية والمستقبلية، وكذلك نظم إدارة الحركة الجوية الأخرى، على البيانات وتتطلب الوصول إلى معلومات طيران عالمية وواسعة القاعدة ذات جودة وحسن توقيت أعلى بكثير من ما يتاح اليوم بصفة عامة.

شملت الأنشطة الرئيسية لبرنامج العمل ما يلي:

- ندوة الايكاو العالمية عن تشغيل شبكة المعلومات المحورية (مونتريال، من ٢ إلى ٤/٦/٢٠٠٨)
- تشكيل خدمة معلومات الطيران لفريق دراسة إدارة معلومات الطيران الذي عقد أول اجتماع له في ديسمبر.

مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

عقد في مقر الايكاو في شهر سبتمبر مؤتمر اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية، وحضره ٥٣٥ مندوبا من ١٠٣ دول و١٧ منظمة دولية. وسبقت المؤتمر ندوة دامت يوما واحدا واجتذبت ٤٣٣ مشاركا و١٦ عارضا.

اعتمد المؤتمر توصيات تهدف إلى تعزيز التعاون في صناعة النقل الجوي، وخاصة بين المنظمين ومقدمي الخدمات والمستعملين، مع زيادة كفاءة وفعالية كلفة عمليات المطارات وتقديم خدمات الملاحة الجوية. وفي الوقت ذاته، دعت التوصيات لأن تركز الدول المبادئ الرئيسية لعدم التمييز والارتباط بالتكلفة والشفافية والتشاور مع المستعملين في تشريعاتها أو أنظمتها أو سياساتها الوطنية، وكذلك في جميع اتفاقات الخدمات الجوية بين الدول. وشملت توصيات أخرى جديرة بالملاحظة ما يلي: التأييد لفصل مسؤولية الدولة التنظيمية عن تقديم الخدمة وتطبيق حسن إدارة الشركات بالنسبة لمقدمي الخدمة عن طريق أفضل الممارسات وحماية مصالح الركاب والمزيد من المرونة للمطارات ذات الطابع التجاري ومقدمي خدمة الملاحة الجوية في تحديد الرسوم والتنفيذ المتسم بالكفاءة وفعالية الكلفة لمفهوم الايكاو التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية.

جرى إقرار توصيات المؤتمر وإكمال الوثيقة المنقحة سياسات الايكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082، الطبعة الثامنة).

مؤتمر الايكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية

عقد في دبي في شهر نوفمبر مؤتمر الايكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية. وقد استضافته هيئة الطيران المدني في دبي وحضره ١٠٦ مندوبين من ٢٧ دولة ومنظمتين دوليتين.

كان المؤتمر أول نشاط من هذا النوع على الإطلاق تنظمه الايكاو وكان يهدف لتزويد الدول بموقع اجتماع مركزي لإجراء مفاوضات أو مشاورات بشأن الخدمات الجوية مع شركائها. وعن طريق تمكين كل دولة مشاركة من إجراء مفاوضات متعددة في نفس الموقع، أدى المؤتمر إلى تحسين كبير لفعالية عملية التفاوض. وطوال الأيام الثلاثة لمؤتمر الايكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية لعام ٢٠٠٨، عقد ما مجموعه ١٠٠ من الاجتماعات الثنائية الرسمية وغير الرسمية بين ٢٦ وفدا، أدت إلى إبرام ٢٠ من الاتفاقات/الترتيبات. وأتاح المؤتمر أيضا منتدى، من خلال جلسته في شكل ندوة، للمشاركين الإحاطة بإرشادات الايكاو ذات الصلة وتبادل المعلومات والآراء بشأن الاتجاهات والمسائل الحالية في مجال التحرير. وأشاد المندوبون بإشادة قوية بهذه المبادرة التجديدية وأعربوا عن تأييدهم القوي لمثل هذه الأنشطة في المستقبل.

الندوة عن المنظمات الإقليمية في مونتريال

عقدت الإيكاو ندوة عن المنظمات الإقليمية في مونتريال في شهر أبريل بالتعاون مع المفوضية الأوروبية ناقشت تأثير المنظمات الإقليمية على الطيران المدني الدولي، وكذلك المساهمة التي يمكن أن تقدمها مثل هذه المنظمات في دعم أعمال الإيكاو. وتركزت المناقشات عموماً على ما يلي: التعاون الإقليمي بشأن المسائل التنظيمية وإزالة الحواجز التي تعترض النقل الجوي على المستوى الإقليمي والإدارة الإقليمية للطيران المدني والإيكاو.

الكفاءة — المبادرات الإقليمية

استضافت حكومة نيجيريا ندوة إقليمية للنقل الجوي (أبوجا من ٢٨ إلى ٣٠/٤/٢٠٠٨)، أحاطت الدول الأفريقية علماً بأعمال الإيكاو في مجال النقل الجوي وحددت مجالات وصاغت تدابير يمكن أن تساعد الإيكاو فيها. وناقشت الندوة التنظيم الاقتصادي والتحرير للنقل الجوي الدولي وإدارة واقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية والتحليل الاقتصادي للإيكاو وقواعد بياناتها وحماية بيئة الطيران.

عقدت الإيكاو في كوالالمبور، في شهر أكتوبر، بالتعاون مع البنك الدولي، منتدى لتنمية النقل الجوي بشأن تحقيق الحد الأقصى من مساهمات الطيران المدني في التنمية العالمية. وقد ركز على التحديات الحالية مثل المنافسة بين الناقلين واستجاباتهم للنمو المتضاعف لتكنولوجيا المعلومات والاستراتيجيات التنافسية في الإقليم.

اعتمد ونشر الفريق الإقليمي لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في آسيا/المحيط الهادئ خطة تنفيذ إقليمية للملاحة القائمة على الأداء لتوفير توجيه وجدول زمنية لتنفيذ الملاحة القائمة على الأداء في الإقليم. وفي إقليم الشرق الأوسط، تم اعتماد إطار إقليمي ووطني للأداء.

نفذ في إقليم كابول لمعلومات الطيران في أفغانستان طريقان إضافيان لخدمة الحركة الجوية (UL333 وB466)، يوفران سعة إضافية للطرق الجوية لصالح العمليات طويلة المدى بين جنوب شرق آسيا وأوروبا. ونفذ الطريق الجوي A419 في إقليم الإمارات العربية المتحدة لمعلومات الطيران وهو أول طريق جوي للأداء الملاحي المطلوب من الفئة الأولى في إقليم الشرق الأوسط.

الهدف الرئيسي للفريق المعني بتوقعات الحركة الجديد في منطقة آسيا/المحيط الهندي هو وضع توقعات لنشاط الطيران المدني في أسواق آسيا والمحيط الهندي من أجل دعم أنشطة الإيكاو والدول المتعاقدة لتخطيط نظم الملاحة الجوية. وكان الفريق المعني بتوقعات الحركة الجوية قد وضع تنبؤات للحركة الجوية في منطقة المحيط الهادئ ومنطقة آسيا/المحيط الهادئ حتى عام ٢٠٢٥ (شملت توقعات مقيدة الأجل ٢٠٠٨-٢٠١٠ وتوقعات متوسطة الأجل ٢٠١٥-٢٠٢٠) وتوقعات لأسواق مختارة من المدن الرئيسية في منطقة آسيا/المحيط الهادئ حتى عام ٢٠١٢. وتوفرت التوقعات عن مجمل حركة الركاب وحركة الطائرات، وفي حالة سوق المحيط الهادئ آسيا المحيط الهادئ توفرت التنبؤات أيضاً عن حركات ساعات الذروة لمجموعة من الخطوط المختارة لعام ٢٠١٢. ويستند تحليل ساعات الذروة إلى استعراض مفصل للحركة في أسبوع معين في عامي ٢٠٠٧ و٢٠٠٨.

كوفنت فرقة العمل لإدارة انسياب الحركة الجوية لآسيا والمحيط الهادئ، التي تستخدم النظام التلقائي BOBCAT (نظام خليج البنغال الاستشاري التعاوني لإدارة انسياب الحركة الجوية)، بالجائزة الصناعية لعام ٢٠٠٨ لرابطة مراقبة الحركة الجوية. وكانت تقدمها رابطة مراقبة الحركة الجوية إلى أحد قادة الصناعة لانجازها البارز المتعلق بجودة مراقبة الحركة الجوية أو سلامتها أو كفاءتها.

تم تقديم الإرشاد والمساعدة إلى مكتب إدارة الحركة الجوية التابع لإدارة الطيران المدني للصين في معالجة ١٣٥٠ رحلة جوية تقريبا في ٧/٨/٢٠٠٨، قبل حفل افتتاح الألعاب الأولمبية وشبه الأولمبية لعام ٢٠٠٨.

تم بنجاح إكمال تجربة تشغيل الاستطلاع التابع للتلقائي عبر وصلة البيانات/الاتصالات بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات في منطقة بحر الصين الجنوبي.

أعد الفريق التوجيهي المعني بوصلة البيانات بين أوروبا وشمال الأطلسي إستراتيجية لتنسيق وصلة البيانات.

اتفقت الدول في إقليم جنوب شرق آسيا على تقاسم بيانات إذاعة الاستطلاع التابع للتلقائي للأغراض التشغيلية. وتم إعداد اتفاق نموذجي وإطار لتوزيع التكاليف.

أنشئ بالاشتراك مع إدارة التعاون الفني وثمانى دول جزرية في جنوب المحيط الهادئ مشروع لتعزيز خدمات الأرصاد الجوية للطيران في جنوب المحيط الهادئ لترويج التنمية المستدامة لخدمات الأرصاد الجوية.

في إقليم الشرق الأوسط، نفذت بنجاح المرحلة الأولى من مشروع المحطة ذات الفتحات الصغيرة جدا لإقليم الشرق الأوسط.

نشرت وأرسلت إلى الدول والمنظمات الدولية المعنية الإجراءات المكملة لدليل الطيران لعملية الحج لعامي ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩، وذلك بالتعاون مع الوكالة المعنية بسلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر واتحاد النقل الجوي الدولي.

جرت الموافقة على خطة عمل للملاحة القائمة على الأداء في الكاريبي وأمريكا الجنوبية كمادة إرشادية للدول في تنفيذ خططها الوطنية الخاصة.

نفذت نظم معالجة رسائل خدمات الحركة الجوية في الأرجنتين واكوادور وباراغواي وبيرو لدعم وتسريع تنفيذ نظام معالجة رسائل خدمات الحركة الجوية باستخدام بروتوكول الشبكة IPv4.

أدى مورد معلومات الطيف والتردد، وهو أداة إقليمية مباشرة لتحسين تنسيق ترددات الطيران، إلى زيادة الكفاءة والشفافية التامة في استخدام طيف الترددات الراديوية للطيران، وقد تم تنفيذه للاتصالات على التردد العالي جدا.

مشاريع ومبادرات التعاون الفني

هناك ٥١ مشروعاً وطنياً و ٢٠ مشروعاً إقليمياً في مجال التعاون الفني تتناول كفاءة عمليات النقل الجوي.

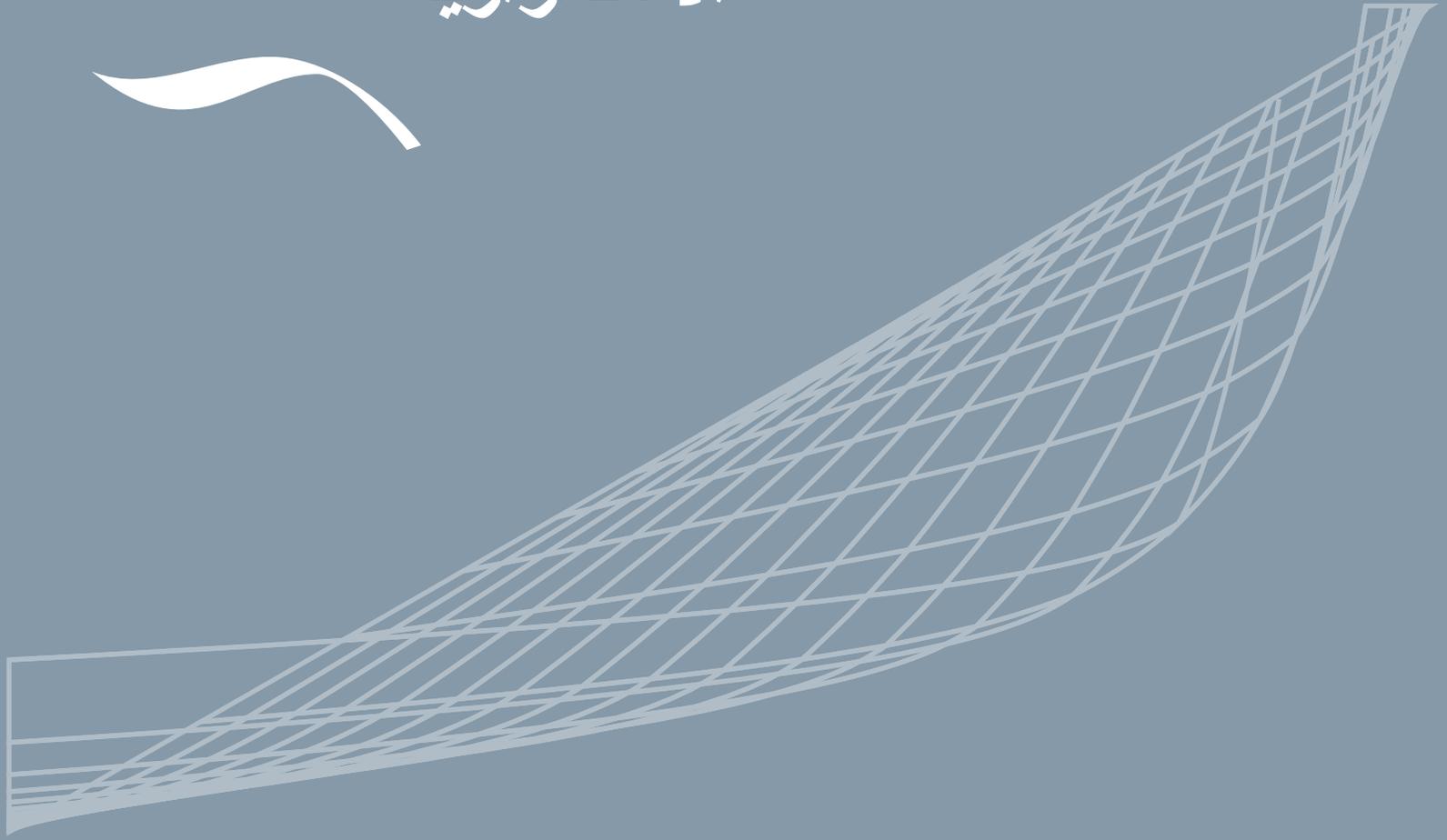
شملت مجالات المشورة التي قدمها ١٩٦ خبيراً دولياً معنا في نظم الملاحة الجوية العالمية بالأقمار الصناعية؛ وأجهزة الرادار والمساعدات الملاحية؛ ومعدات المساندة الأرضية؛ ومساعدات المطارات والطرق الجوية والمساعدات الأرضية؛ والاتصالات؛ وإدارة الحركة الجوية، والأرصاد الجوية للطيران؛ وتخطيط المطارات وتطويرها وتشغيلها؛ وهندسة المطارات وخصصتها؛ ونظم الملاحة الجوية واقتصاديات النقل الجوي.

وتلقى ١٨١ مواطناً منحا تدريبية في مجال خدمات معلومات الطيران، وخدمات الأرصاد الجوية للطيران، وإدارة الحركة الجوية، والبحث والإنقاذ، والاتصالات وعمليات الطيران، وصيانة المساعدات الملاحية وهندسة المطارات وصيانتها. وتم تنظيم تدريب جماعي فطري بواسطة حلقات دراسية في بعض هذه المجالات.

جرى تنظيم التدريب المرتبط بتخطيط المطارات وتسهيلات الملاحة الجوية أو تطويرها أو تحديثها في إطار عنصر المشتريات في المشاريع. أما المعدات والخدمات المشتراة فهي معدات المساندة الأرضية للمطارات مثل نظم مناولة الأمتعة، وكناسات المدارج، وجسور الركاب ونظم تلفزيون الدائرة المغلقة. ومن المعدات الأخرى المشتراة المساعدات الملاحية، ونظم الاتصالات، ونظم الاستطلاع، ونظم إدارة الحركة الجوية، والأعمال المدنية المرتبطة بمباني المطار، والمعدات والخدمات وتفشيح الطائرات وإصلاحها. وشملت عملية شراء أخرى مهمة تشييد سور محيط بالمطار. وتلقى ٣٦٨ مواطناً من أقاليم مختلفة تدريباً في مجال الصيانة، والتدريب في المصانع والتدريب أثناء العمل.

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

الاستمرارية



الهدف الاستراتيجي E

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

مساعدة الدول على حل اختلافات الرأي التي تعيق الملاحة الجوية.

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

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

الاستمرارية

ركزت جهود الايكاو الرامية إلى الحفاظ على استمرارية الملاحة الجوية بدرجة كبيرة على منع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي والاستعداد للأحداث الطبيعية أو البشرية التي يمكن أن تعطل خدمات الملاحة الجوية.

وخلال عام ٢٠٠٨، عقدت المنظمة حلقتي عمل لتخطيط أنشطة التأهب في أفريقيا ووافق عدد من الدول الأفريقية على الانضمام إلى مشروع الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي، وهي مبادرة مشتركة بين إدارة الملاحة الجوية وإدارة التعاون الفني. ومن المتوقع في عام ٢٠٠٩ أن ينضم عدد أكبر من الدول إلى المشروع وأن تبدأ في المنطقة عمليات تقييم المطارات بالنسبة للمبادئ التوجيهية للايكاو. وفي آسيا، انضمت دول أخرى إلى المشروع، وتم عقد اجتماعات للجنة التوجيهية وفريق طب الطيران الإقليمي وتم تقييم أربعة مطارات دولية أخرى.

وتم الاضطلاع بتقييم نموذجي مشترك بين منظمة الصحة العالمية والايكاو في الصين بهدف إمكانية إجراء المزيد من التقييمات المشتركة في المستقبل. ومع اقتراب نهاية السنة اعتمد صندوق الأمم المتحدة المركزي للإجراءات المتعلقة بالأنفلونزا مؤقتاً منحة ثالثة لتمكين مشروع الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي من توسيع نطاقه إلى منطقة تالته، أمريكا الجنوبية، في عام ٢٠٠٩. وبالإضافة إلى ذلك، تم الشروع في إجراءات من أجل تغطية موضوعات متصلة بالتخطيط لأنشطة التأهب في مجال الصحة العامة في الملحق ١١ — خدمات الحركة الجوية والملحق ١٤ — المطارات.

المبادرات الإقليمية — الاستمرارية

جرى استعراض خطط الطوارئ لخدمات الحركة الجوية ورفع مستوى الاستعداد لمواجهة الأحداث الطبيعية أو البشرية التي يمكن أن تعطل خدمات الملاحة الجوية. وجرى نشر خطة الطوارئ الوطنية لإدارة الحركة الجوية لاندونيسيا، التي استكملت خلال عام ٢٠٠٧، بصفتها النموذج لمنطقة آسيا والمحيط الهادئ. وقامت كل من بوليفيا والبرازيل وشيلي وكولومبيا وبيرو وفنزويلا بتحديث وتنسيق ومواءمة خطط الطوارئ الوطنية لديها.

وأبرمت اتفاقات بشأن البحث والإنقاذ في أربع مناطق — الكاريبي والشرق الأوسط وأفريقيا الشرقية والجنوبية (نيروبي) وأمريكا الجنوبية.

وأجريت تدريبات شاملة في مجال الرماد البركاني في منطقتي أوروبا وشمال الأطلسي لتحسين خطط الطوارئ الإقليمية المتعلقة بالرماد البركاني.

مشاريع ومبادرات التعاون الفني

تم دعم استمرار العمليات الجوية عن طريق تنفيذ ٢٥ مشروعا إقليميا و ٧٢ مشروعا وطنيا.

قدم الخبراء الدوليون المعينون البالغ عددهم ٧٢ خبيرا المساعدة لإدارات الطيران المدني في منع انتشار الأمراض السارية والتدريب اللغوي واحتياجات التدريب والتكنولوجيا، بما في ذلك إعداد أو تنفيذ مشاريع تدريب.

ركز تدريب ٣٠ موظفا وطنيا بالمنح التدريبية على إدارة الطيران المدني العام وتكنولوجيات التدريب.

تضمنت خدمات التعاقد من الباطن حلقات عمل بشأن الطيران باللغة الانجليزية موجهة إلى موظفي ومفتشي سلطات الطيران المدني.

وعلى المستوى الإقليمي، يجري حاليا في إقليم آسيا والمحيط الهادئ وإقليم أفريقيا وبمشاركة ١٠ بلدان و ٤ بلدان على التوالي تنفيذ الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي، التي تهدف إلى تقليل خطر نشر أنفلونزا الطيور والأمراض المعدية المماثلة في المطارات الدولية الكبرى.

سيادة القانون



الهدف الاستراتيجي F

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

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

تشجيع الدول على التصديق على موائيق قانون الجو الدولي.

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

توفير الآليات اللازمة لتسوية نزاعات الطيران المدني.

توفير التشريعات النموذجية للدول.

سيادة القانون

قانون الجو الدولي

وفقا لقرار اتخذه المجلس في دورته ١٨٤، يشتمل برنامج العمل العام للجنة القانونية على البنود التالية:

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

كان هذا عنوان الموضوع الرئيسي للدورة ٣٣ للجنة القانونية التي عقدت في مونتريال من ٤/٢١ إلى ٢٠٠٨/٥/٢. ووافقت اللجنة على النصين التاليين:

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

(ب) مشروع اتفاقية تعويض الضرر الذي تلحقه الطائرات بالأطراف الثالثة.

وفي ٢٣ يونيو، قرر المجلس عقد مؤتمر دبلوماسي بمقر الايكاو من ٤/٢٠ إلى ٢٠٠٩/٥/٢ لإتمام واعتماد نصي مشروع الاتفاقيتين.

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

عقدت اللجنة الفرعية المنبثقة عن اللجنة القانونية اجتماعها الثاني في شهر فبراير ٢٠٠٨ وأعدت نصي مشروعين لتعديل اتفاقية لاهاي لسنة ١٩٧٠ واتفاقية مونتريال لسنة ١٩٧١. ووافق المجلس في شهر يونيو على عقد الدورة ٣٤ للجنة القانونية في النصف الثاني من عام ٢٠٠٩ لغرض مواصلة النظر في هذين النصين.

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

استمرت الأمانة العامة في رصد الأعمال بهذا الصدد.

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

واصلت الأمانة العامة، بالنيابة عن المجلس وبصفتها السلطة الإشرافية على السجل الدولي، رصد تشغيل السجل الدولي لضمان أنه يعمل بكفاءة وفقا للمادة ١٧ من اتفاقية كيب تاون

لسنة ٢٠٠١. وأصدر المجلس تقريره الأول إلى الدول المتعاقدة في اتفاقية وبروتوكول كيب تاون بخصوص الاضطلاع بوظائفها بوصفها السلطة الإشرافية، كما وافق المجلس، في دورته ١٨٣، على التغييرات المدخلة على لوائح وإجراءات السجل الدولي. وأوصت لجنة خبراء السلطة الإشرافية على السجل الدولي في اجتماعها الثالث، في شهر ديسمبر، بتغييرات إضافية اقترحتها المسجل لعرضها على المجلس من أجل الموافقة عليها.

(٥) استعراض مسألة التصديق على ميثاق قانون الجو الدولي

واصلت الأمانة العامة اتخاذ الإجراءات الإدارية اللازمة لتشجيع التصديق، مثل إعداد وتوزيع وثائق إرشادات التصديق، والتشجيع على التصديق في مختلف المحافل مثل الاجتماعات، واستمرار رئيس المجلس والأمين العام في التركيز على مسائل التصديق في أثناء زيارتهما إلى الدول.

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

في شهر يونيو، طلب المجلس من الأمانة العامة أن تواصل رصد وتطوير مسألة جوانب التحرير الاقتصادي المتعلقة بالسلامة والمادة ٨٣ مكرر من اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300) حسب الضرورة وإضافة هذا البند إلى برنامج العمل العام للجنة القانونية.

الفريق العامل المعني بالإدارة (السياسة)

في شهر مارس، قرر المجلس في أثناء دورته ١٨٣ إنشاء فريق عامل معني بالإدارة (السياسة) تحدد وظائفه إدارة الشؤون القانونية. وكلف الفريق العامل المعني بالإدارة (السياسة) أساسا باستعراض نظام الإدارة الدولية بموجب اتفاقية شيكاغو حسب طلب الجمعية العمومية، وتنظيم دورات الجمعية العمومية في المستقبل، وعرض قرارات الجمعية العمومية ومسألة التحفظات عليها. وقرر الفريق العامل المذكور أن يعطي الأولوية للمسائل التي تخص الجمعية العمومية، لا سيما التوصيات بشأن إقامة نظام الكتروني للتصويت بصدد انتخابات المجلس، وذلك لتقديم تقرير عن هذا البند في أوائل سنة ٢٠٠٩.

وكلف المجلس الفريق العامل المعني بالإدارة (السياسة) في شهري يونيو وأكتوبر على التوالي باستعراض مسألة مشاركة المراقبين في اللجنة القانونية وعملية انتخاب عضوي مكتب اللجنة القانونية (الرئيس ونائب الرئيس) بهدف استحداث نهج يتسم بالانتظام والفعالية على نحو أكبر.

وعلاوة على ذلك، طلب المجلس في أثناء دورته ١٨٥، من الفريق العامل أن ينظر في زيادة استخدام الدورات غير العادية للجمعية العمومية لتجنب تعدد الاجتماعات كل سنة ولتيسير عملية صنع القرار وأن يقدم تقريرا عن هذا الموضوع إلى المجلس. وطلب المجلس أيضا من الفريق العامل، في أثناء الدورة نفسها، أن يستعرض مسألة توزيع المقاعد في المجلس، مع الفهم أن الفريق العامل سيعطي هذه المسألة الأولوية بعد انتهائه من أعماله الأخرى.

العلاقات الخارجية

في ١٨ نوفمبر، أعلن الأمين العام حل مكتب العلاقات الخارجية والإعلام ونقل موظفيه الذين يقومون بوظائف العلاقات الخارجية ووظائفهم إلى الإدارة القانونية، التي أعيد تسميتها لتصبح إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية.

التصديق على موثيق قانون الجو الدولي

بدأ في عام ٢٠٠٨ العمل في تعزيز "مجموعة المعاهدات" التابعة للإدارة القانونية على الموقع الشبكي للايكاو. وسوف تتضمن "مجموعة المعاهدات" هذه، عند استكمالها، القوائم الراهنة للأعضاء في هذه المعاهدات، ونماذج الوضع القانوني لكل دولة فيما يتعلق بالمعاهدات، وجدولا مركبا يبيّن الأطراف في المعاهدات والوضع القانوني لكل دولة، وسجلا بالتسلسل الزمني لأنشطة الإيداع، ومجموعات الإجراءات الإدارية لمساعدة الدول على الانضمام إلى موثيق قانون الجو الدولي. ويتم تحديث مجموعة المعاهدات مع كل إيداع.

تسوية المنازعات

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

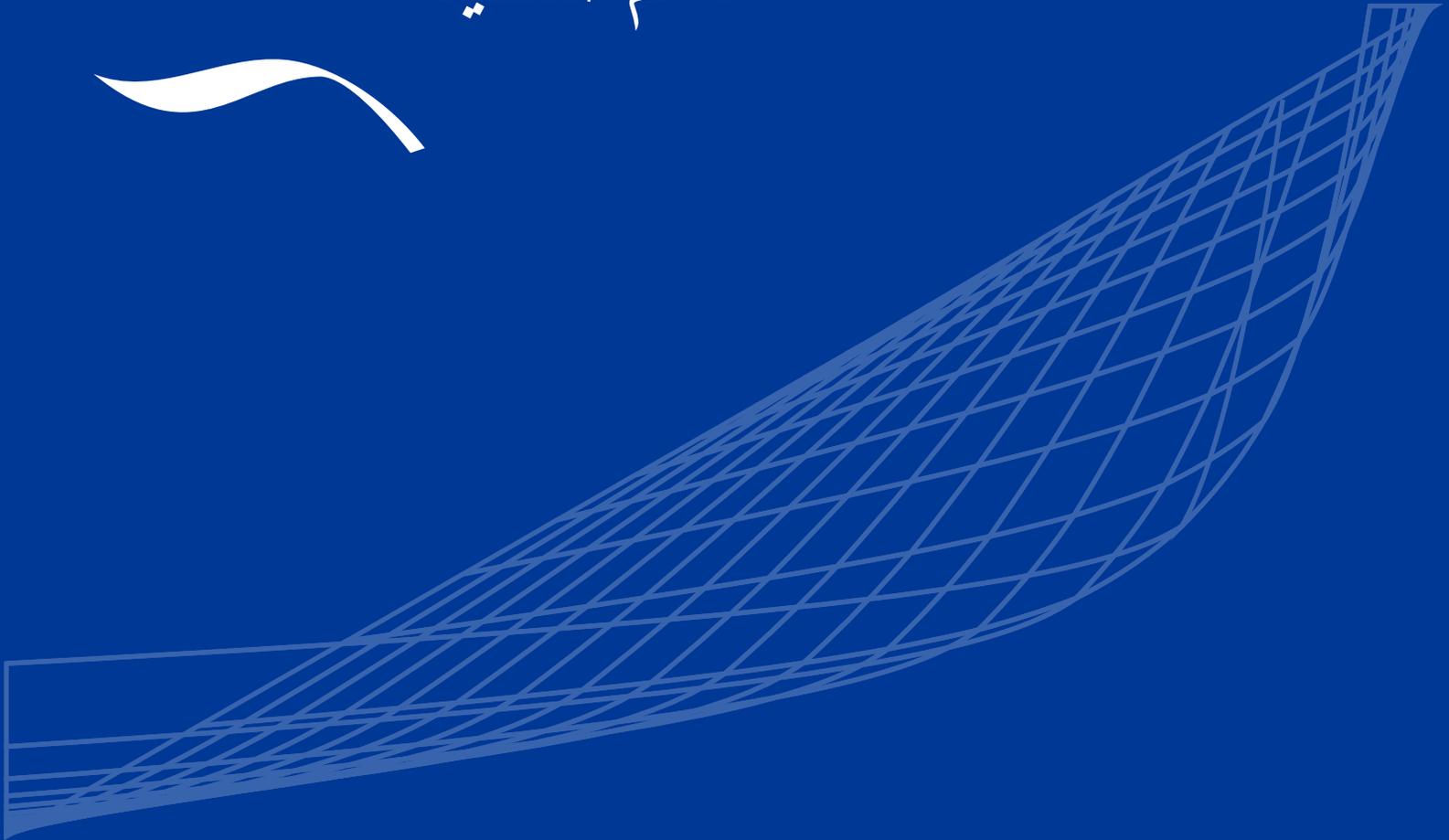
مشاريع ومبادرات التعاون الفني

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

وعينت الإيكاو ١٣ خبيراً دولياً لإسداء المشورة إلى إدارات الطيران المدني بشأن إعداد تشريعات الطيران المدنية أو تحديثها، بما في ذلك القانون الأساسي للطيران المدني واللوائح التنظيمية التي تتناول القواعد القياسية للايكاو والمعاهدات الدولية الأخرى المرتبطة بالطيران المدني لإدراجها في القوانين الوطنية.

وتلقى ١٨ مواطناً تدريباً متخصصاً في مجال قانون الجو والفضاء.

استراتيجيات دعم التنفيذ



استراتيجيات دعم التنفيذ

اللغات والنشر والمطبوعات

واجه فرع اللغات والمطبوعات تحديا جد صعب في عام ٢٠٠٨. واعتمدت الدورة ٣٦ للجمعية العمومية في العام السابق ميزانية تشغيلية تقوم على مجموعة من التوصيات الصادرة عن المجلس، وتضمنت إعادة توزيع الموارد من استراتيجيات دعم التنفيذ إلى الأهداف الإستراتيجية. وتهدف الإستراتيجية إلى تحقيق ذلك من خلال خفض عدة موارد من ضمنها الموارد في فرع اللغات والمطبوعات. وتجري خلال فترة الثلاث سنوات الاستعانة بمصادر خارجية لترجمة الوثائق بنسبة تصل إلى ٦٠ في المائة من أعمال الترجمة، مع مراعاة نوعية الوثائق وتقديمها في حينها. ومن أجل إنجاح هذا النهج الجذري، اضطرت الهيئات الإدارية إلى ترتيب أولويات برنامج أعمالها وخفض احتياجاتها السنوية من خدمات الترجمة الفورية والترجمة التحريرية بنسبة الثلث.

وأفاد تقرير عن أثر احتياجات الميزانية على تقديم خدمات اللغات بوجود توافق في الآراء بشأن الحاجة إلى سد الفجوة بين الموارد المدرجة في ميزانية خدمات اللغات والطلب على الخدمات. ومن شأن تقليص الأموال المخصصة لخدمات اللغات أن يؤثر سلبا على العديد من الجهات المعنية بالإيكاو، بما في ذلك الدول المتعاقدة وصناعة الطيران.

كما كان هناك توافق آراء بشأن الحاجة إلى التوصل إلى حل لمشكلة خدمات اللغات في فترة الثلاث سنوات هذه، لأنه من شأن التوصل إلى أي حل أن يرسى الأساس اللازم لإيجاد حلول أطول أجلا للمسألة التي ينبغي تنفيذها في إطار ميزانية فترة الثلاث سنوات ٢٠١١-٢٠١٣.

ومن الحلول المؤقتة خفض الطلب نسبيا على الترجمة من خلال تبسيط احتياجات اللغات، قدر الإمكان، وترتيب أولوياتها، وبالاستعانة بمصادر خارجية بصورة تدريجية تتراوح من ٣٠ في المائة إلى ٤٠ في المائة، مع الاعتماد على أموال متأتية من فائض الإيرادات المتنوعة والمبالغ المرحلة من سنة ٢٠٠٧.

وبلغت نسبة منتج الترجمة التحريرية ٢٨ في المائة، وهي أقل من سنة ٢٠٠٧؛ وقُدمت خدمات الترجمة الفورية في ٢٥٨ جلسة من جلسات الاجتماعات. وعرف إنتاج المطبوعات القابلة للبيع انخفاضا بنسبة ٣,٨ في المائة واقترن ذلك بزيادة مطردة في عدد المنشورات الإلكترونية والوثائق المتاحة على شبكة الإنترنت.

الموارد البشرية

ركز فرع الموارد البشرية جهوده طوال العام على مساعدة لجنة الموارد البشرية التي أنشئت مؤخرا، وعلى وجه الخصوص في استعراضها للوائح موظفي الإيكاو وقواعد موظفي الإيكاو الحاليين والسياسات المتعلقة بتعيين الموظفين في مناصب المسؤول الرئيسي والمدير (درجة D-1 ودرجة D-2)، وكذلك في الفئة التخصصية (من درجة P-1 إلى درجة P-5) وفئة الخدمات العامة.

كما استعرض فرع الموارد البشرية التقدم المحرز في تنفيذ النظام الجديد لإدارة الأداء الذي يدعى نظام تعزيز الأداء والكفاءة (PACE). وقام ما يزيد قليلا على ٩٠ في المائة (٦٦١) من الموظفين باستيفاء تقارير نظام PACE على النحو الواجب عن طريق مقابلات أجريت مع المشرفين عليهم. ومن الأمور المشجعة، أن عدد الاعتراضات قد شهد انخفاضا كبيرا، بوجود أربع حالات فقط. وبالإضافة إلى ذلك، أشار تقييم الموظفين إلى تقدير أكثر توازنا، بحيث أن أكثر من ٦٨,٩ في المائة من الموظفين "لبي التوقعات" في حين أن ٢٠,٥ في المائة منهم يتجاوز التوقعات" وأقل من ١ في المائة "لم يلب التوقعات". وهذا يشير أيضا إلى تقييم أكثر اتساقا من جانب المشرفين. وقد تبين من نظام PACE في تقييمه الأولي أنه يقوم بدوره كاملا بوصفه أداة لإدارة الأداء وأنه يسهم بالتأكيد في تحسين الأداء العام للموظفين في تحقيق أهداف المنظمة من حيث مجموعات المهارات.

وفي نهاية العام، كانت هناك ٥٧٦ وظيفة ثابتة في المنظمة ممولة من البرنامج العادي وصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، ٢٦٤ منها في الفئة التخصصية والفئات العليا و ٣١٢ منها في فئة الخدمات العامة. وفيما يتعلق بالتعيين في الوظائف من الفئة التخصصية، تم استكمال الإجراءات، في معظم الحالات، خلال فترة الستة أشهر التي وافق عليها المجلس. وكانت التعيينات الخارجية الإحدى عشرة، الخاضعة لمبدأ التمثيل الجغرافي العادل، من الدول غير الممثلة أو التي لم تبلغ المستويات المستهدفة.

وخلال العام، قام فرع الموارد البشرية بتعزيز برنامجه التدريبي، الذي شمل دورات في المجالات التنفيذية والإدارية والفنية والتنظيمية وتكنولوجيا المعلومات. وعلى الرغم من تخفيض في ميزانية التدريب بنسبة ٥٠ في المائة، تمكن فرع الموارد البشرية من تقديم ٢٥ دورة تدريبية، أساسا في مجال التدريب على الإدارة بحيث تلبي بدقة الاحتياجات المحددة للإدارات والمكاتب. كما تم تخصيص أموال محدودة لفرادى المكاتب الإقليمية، من أجل الاستجابة للاحتياجات التدريبية الخاصة بكل واحد منها. وشملت الدورات التدريبية إدارة المشاريع وتخطيط المشاريع، وتقييم المخاطر، والتتبع والمراقبة، وأداء السلوك الإداري، والعوامل البشرية، وتنفيذ وإدارة حافظة المشاريع. وشارك ما مجموعه ٤١١ موظفا في دورة تدريبية واحدة على الأقل. ويعتبر برنامج التدريب ناجحا، ومن المؤكد أنه قد أسهم في تعزيز كفاءات الموظفين ومهاراتهم.

إدارة السجلات

ساهمت كفاءة الإجراءات الإدارية في دعم قرار الانجذاب نحو وضع نظام إلكتروني لإدارة السجلات والوثائق على نطاق المنظمة. وأنشئ فريق تابع للأمانة العامة يرأسه مدير إدارة الشؤون الإدارية والخدمات بغية استعراض الإجراءات والتوصية بالسماح والخصائص المحددة التي يحتاجها هذا النظام الجديد. ويعتبر إجراء هذا التقييم المتعمق أمرا لا غنى عنه نظرا لما يتسم به أي هيكل إداري جديد من تعقيد وتكاليف عالية نسبيا. وستكون نتائج هذه الدراسة بمثابة الأساس لإدراج المشروع في ميزانية فترة الثلاث سنوات المقبلة.

وشهد عام ٢٠٠٨ مبادرات عديدة ساعدت أكثر فأكثر على تعزيز فعالية الإجراءات الإدارية. ونتيجة إعادة هيكلة أجزاء من إدارة الشؤون الإدارية والخدمات، أصبحت وحدة المحفوظات جزءاً لا يتجزأ من قسم إدارة السجلات، مما ييسر تنسيق السجلات الحالية والتاريخية وتحسين مستوى شفافية حالة السجلات ونوعية الخدمات المرجعية، مع خفض عدد الموظفين.

وتواصلت الجهود الرامية لخفض حجم المطبوعات أكثر فأكثر وزيادة الاعتماد على النقل الإلكتروني للوثائق، وذلك بواسطة إجراء استعراض جوهري للوثيقة "القواعد التنظيمية لمطبوعات الإيكاو" (Doc 7231). ومن المتوقع أن تصدر الطبعة الحادية عشرة من هذه الوثيقة، بشكلها المبسط، في أوائل عام ٢٠٠٩.

وتم اتخاذ الخطوات اللازمة لتنفيذ سياسة الطباعة بناء على الطلب تنفيذاً كاملاً في عام ٢٠٠٩. أما نقل إدارة معدات الإيكاو المكتبية إلى قسم إدارة السجلات فساهم في تعزيز الشفافية فيما يخص قائمة جرد المعدات المكتبية واستهلاكها وتحسين مستوى الخدمات.

جائزة مرموقة

نال مقر الإيكاو الرئيسي في عام ٢٠٠٨ الشهادة الذهبية للقيادة في مجال الطاقة والتصميم البيئي (LEED-EB) التي يمنحها المجلس الأمريكي للبناء الأخضر، وبذلك يصبح أول مبنى في تاريخ كندا يحظى بهذا التفوق. وحصل المقر الرئيسي على هذه الجائزة المرموقة عرفانا بالممارسات الفعالة في إدارة المباني الملائمة للبيئة.

برنامج التعاون الفني



برنامج التعاون الفني

يعتبر برنامج التعاون الفني، الذي يدعم الدول المتعاقدة لدى الايكاو لتنفيذ اللوائح التنظيمية والسياسات والإجراءات الصادرة عن الايكاو، إحدى أنشطة الايكاو الدائمة التي تحظى بالأولوية، وتكمل الدور الفني الذي يضطلع به البرنامج العادي.

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

ونفذت الايكاو في عام ٢٠٠٨ برنامجاً للتعاون الفني بقيمة ١٥٧ دولار أمريكي. وفي إطار مختلف ترتيبات الصناديق الاستثمارية، نفذت إدارة التعاون الفني ٣٢٠ مشروعاً في ٧٢ بلداً، كان ٣٦ مشروعاً منها قد أكمل تشغيلها خلال تلك السنة. ويمكن الحصول على ملخصات مشاريع التعاون الفني المنفذة في عام ٢٠٠٨ على الشبكة العامة للايكاو على الانترنت حيث أُدرجت في قوائم مشاريع البلدان، والمشاريع المشتركة بين البلدان والمشاريع فيما بين الأقاليم.

وهناك ما يقارب نسبة ٩٩,٥٪ من مجموع البرنامج مولتها بلدان نامية وفُرت أموال مشاريعها الخاصة للتعاون الفني. وبلغت الاشتراكات من خارج الميزانية لصناديق مشاريع محددة من جهات مانحة أخرى مثل المصارف الإئتمانية، والمنظمات الإقليمية، ومؤسسات التمويل وصناعة الطيران نسبة ٠,٥٪، بما في ذلك اشتراكات طوعية عينية. وبلغت مساهمة صندوق الأمم المتحدة الإئتماني الأساسية في هذا البرنامج ٠,٥٪.

زاد البرنامج خلال الفترة من ٢٠٠٦ إلى ٢٠٠٨ بنسبة ٣٩,٧٪، ويعزى ذلك في المقام الأول إلى الطلب المتزايد من الدول المتعاقدة لدى الايكاو للمساعدة على امتثال المتطلبات الحكومية في مختلف مجالات الطيران المدني. وواصلت المنظمة بذل جهودها لتقليص الهوة في المساعدة بين الأقاليم الجغرافية المختلفة لتحقيق برنامج أكثر توازناً.

ويتمشى برنامج عام ٢٠٠٨ على نحو وثيق مع الأهداف الاستراتيجية للايكاو، أما مشاريع التعاون الفني فتشمل مجموعة واسعة من المواضيع وهي: وضع الخطة الرئيسية للطيران المدني؛ وتخطيط الموارد البشرية وتطويرها؛ والإدارة والتشريعات؛ والاتصالات والملاحة الجوية؛ وأمن الطيران؛ والأرصاد الجوية لأغراض الطيران؛ وصلاحية الطائرات للطيران وعمليات الطيران؛ ونظم إدارة السلامة الجوية؛ وطب الطيران؛ ودراسات جوى المطارات وتشبيدها وإدارتها؛ وخدمات الحركة الجوية؛ وإدراج منهجية برنامج الايكاو لتدريب؛ وبرامج المنح التدريبية على المستويين العالمي والإقليمي.

برنامج التعاون الفني بحسب الأقاليم
(بملايين الدولارات الأمريكية)

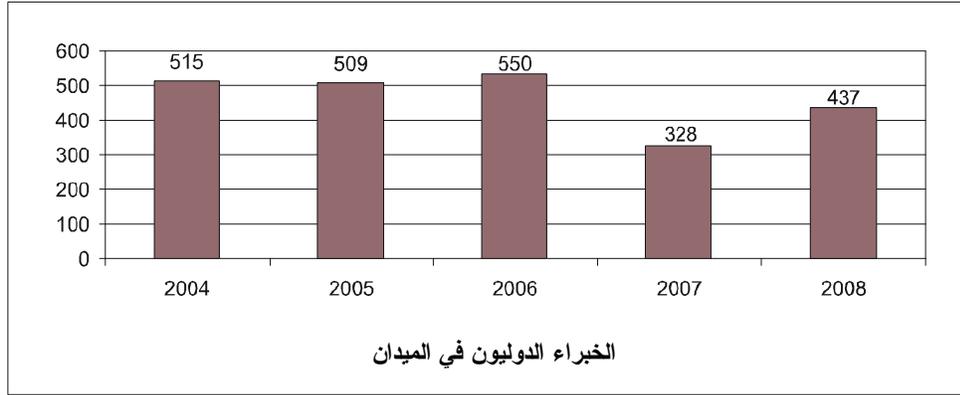
الزيادة (+) النقصان (-) 2008 مقابل 2006 (%)	2008	2007	2006	
19.69 (205.3%)	29.28	14.58	9.59	أفريقيا
13.63 (9.6%)	155.39	182.52	141.76	الأمريكتان
4.50 (86.5%)	9.70	6.12	5.20	آسيا والمحيط الهادئ
29.56 (221.9%)	42.88	26.39	13.32	أوروبا والشرق الأوسط
67.38 (39.7%)	237.25	228.61	169.87	مجموع البرنامج

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

تعيين الخبراء

بلغ العدد الإجمالي للخبراء الميدانيين الدوليين والخبراء الاستشاريين المعيّنين ٤٣٧ خبيراً في عام ٢٠٠٨. وكان هناك أيضاً ١٣٣٨ موظفاً من موظفي المشاريع الوطنيين وبلغ مجموع المسؤولين العاملين ١٨٦١ مسؤولاً، بمن فيهم ٨٦ خبيراً ميدانياً دولياً وخبيراً استشارياً كانوا متواجدين بالفعل في الميدان لتقديم خدمات المشاريع المستمرة. وعينت الايكاو هؤلاء الخبراء للعمل كمستشارين لدى الإدارات الوطنية للطيران المدني، وكمدربين في مراكز التدريب أو أثناء العمل، أو كموظفين تنفيذيين لتقديم الخدمات التشغيلية والإدارية للحكومة، بمن في ذلك المفتشين، حيث تفنقر الدول إلى القدرات.

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



التدريب على الطيران المدني

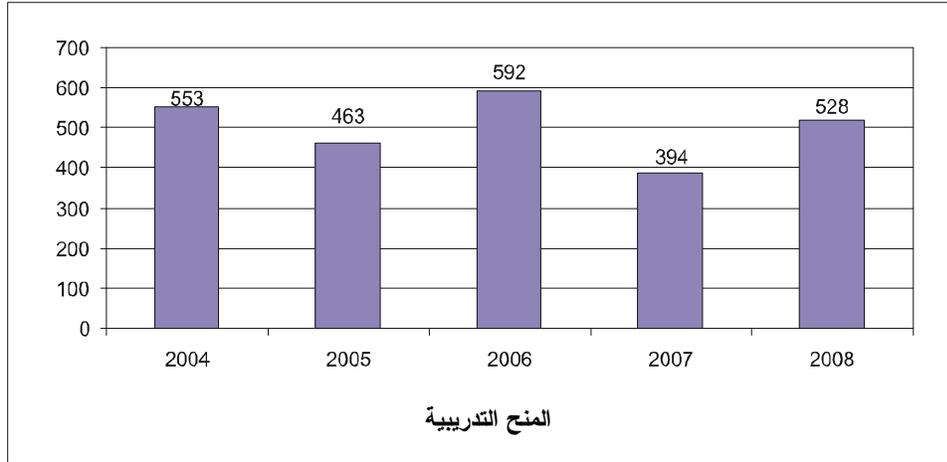
شهد عام ٢٠٠٨ تقديم ٥٢٨ منحة تدريبية لفترة مجموعها ٣٥٩ شهر/عمل. وفي إطار مذكرة التفاهم التي وقعتها الإيكاو مع الصين والهند وجمهورية كوريا وسنغافورة وتايلند لتوفير التدريب الذي تموله هذه البلدان وتديره الإيكاو، بما مجموعه ١٢ منحة تدريبية في معهد نيامار للتدريب لسلطة المطارات في الهند في مجالات نظم ترخيص وإدارة سلامة المطارات؛ و ٥١ منحة تدريبية في المركز الكوري للتدريب على الطيران المدني في مجالات النظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية ومنارة VOR دوپلر والاقتراب الراداري، و ٥٢ جائزة أصدرتها أكاديمية سنغافورة للطيران المدني في مجالات التحقيق في حوادث الطائرات، وإدارة الطيران المدني، وتفتيش الصلاحية لمراقبة السلامة الجوية، وعمليات الصلاحية لمراقبة السلامة الجوية/عمليات الطيران، وإدارة مراقبة السلامة الجوية، والنظم الموحدة لإدارة السلامة الجوية؛ وصدرت ٣٦ منحة تدريبية للمشاركين في دورات نُظمت في مركز تايلند للتدريب على الطيران المدني بشأن إجادة اللغة الانجليزية لأغراض الطيران؛ والاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية ومسؤولي عمليات الطيران/ومرحلي الطائرات.

بالإضافة إلى تقديم المنح التدريبية في مختلف المجالات، قامت برامج التدريب القطرية التي يشرف عليها مدربون في إطار مشاريع إدارة التعاون الفني بتدريب ما يزيد على ٢٥٠٠ من الموظفين الفنيين والإداريين والتشغيليين لإدارات الطيران المدني، مما يبرز وعي الدول المتزايد بأهمية التدريب على الطيران المدني.

وتعويضاً عن تراجع تمويل برنامج الأمم المتحدة الإنمائي، الذي دأب على دعم المنح التدريبية، واصلت الدول المتلقية إدراج دورات تدريبية كثيرة لمواطنيها في إطار عنصر المشتريات في مشاريع الإيكاو للتعاون الفني فيها. وفي عام ٢٠٠٨، استقاد ٤٤٧ موظفاً من التدريب على التكنولوجيات الجديدة على المستوى الوطني وكذلك على تشغيل المعدات التي تشتري بواسطة مشاريع الإيكاو، وتبلغ القيمة الإجمالية لهذا التدريب ٢,٧ مليون دولار أمريكي.

ونظراً لأهمية العنصر البشري كعامل رئيسي في سلامة الطيران المدني، ساهم تدريب الموظفين الإداريين والفنيين والتشغيليين بصفة خاصة في تحسين قدرات إدارات الطيران المدني على المراقبة في البلدان المتلقية. وتفيد المعلومات الواردة من الدول بأنه يجري استيعاب الموظفين الذين تدرّبوا

بواسطة برنامج إدارة التعاون الفني بشكل تدريجي في إدارات الطيران المدني، التي تستفيد كثيرا من اقتسام المعارف ومن تدريب قوة عاملة من الموظفين والمفتشين المؤهلين في مجال السلامة والأمن والحفاظ عليهم.

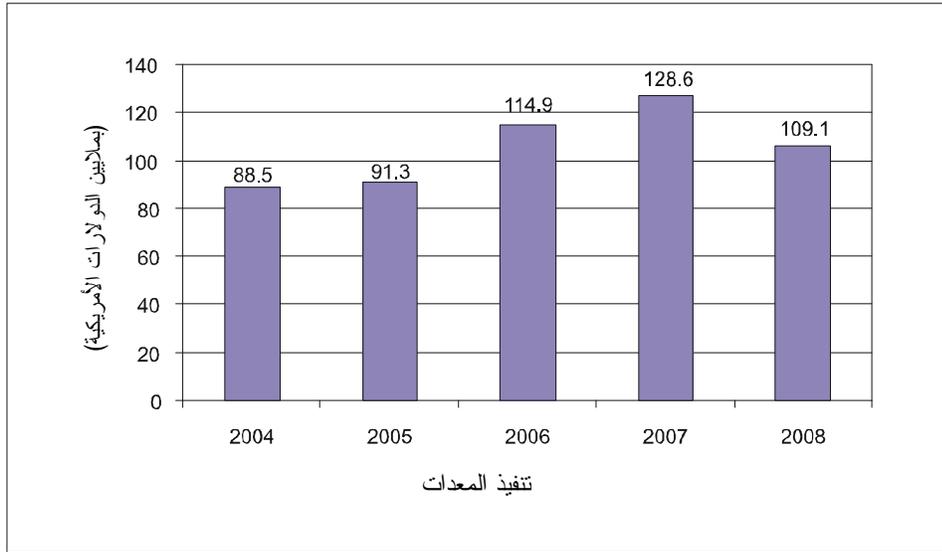


المعدات والعقود من الباطن

خلال عام ٢٠٠٨، صدرت ٤٨٦ من أوامر الشراء والعقود من الباطن لبرنامج إدارة التعاون الفني. وبلغ إجمالي تنفيذ الشراء الميداني ١٠٩,١ مليون دولار أمريكي. وكانت المساعدة المقدمة إلى الدول للارتقاء بمستوى هيكلها الأساسية للطيران المدني تتراوح من إعداد المواصفات الفنية وتقديم العطاءات وإدارة عقود المنتجات الجاهزة متعددة المراحل إلى طلب المعدات، وكان لها تأثير مباشر وإيجابي على تحسين سلامة وأمن المطارات والاتصالات والهياكل الأساسية للملاحة الجوية، مما أتاح عمليات طيران أكثر كفاءة واقتصادا في البلدان والأقاليم المعنية.

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

وأصدرت إدارة التعاون الفني ٢٣٠ من أوامر الشراء والعقود من الباطن الأخرى بمبلغ ٨,٥ مليون دولار كندية شملت المشتريات من المعدات والخدمات للبرنامج العادي للإيكاو والاحتياجات الإدارية التي تتطلبها إدارة التعاون الفني. وكان أهمها مشروع نفذ في عام ٢٠٠٨ هو المرحلة الثانية من عقد دليل المفاتيح العامة، بمبلغ ١,٥ مليون دولار. وشملت المشتريات الرئيسية الأخرى توسيع نطاق الاتفاق التعاقدى لتنفيذ أجهزة نقطة التشارك SharePoint (٨٨ ٠٠٠ دولار كندي)، وتطوير قاعدة البيانات الإحصائية المتكاملة (١٣٠ ٠٠٠ دولار كندي) والمشروع النموذجي/دراسة استرداد التكاليف (١٠٧ ٢٥٠ دولار كندي).



حجم التنفيذ حسب الهدف الإستراتيجي
(بالدولارات الأمريكية)

مجموع البرنامج	%	أوروبا والشرق الأوسط	%	آسيا والمحيط الهادئ	%	أفريقيا	%	الأمريكتان	الهدف الاستراتيجي
52 092 984	33.1	10 879 719	43.0	2 844 417	13.4	2 787 498	36.8	25 581 350	A (السلامة)
15 574 873	39.2	12 884 742	6.0	396 895	8.7	1 809 793	0.5	483 442	B (الأمن)
1 063 573	0	0	0	0	0	0	1.1	1 063 573	C (حماية البيئة)
66 658 792	24.5	8 052 964	15.3	1 012 083	77.0	16 017 711	43.0	41 576 034	D (الكفاءة)
21 179 811	3.2	1 051 816	32.3	2 136 620	0.5	104 011	18.5	17 887 363	E (الاستمرارية)
404 805	0	0	3.4	224 907	0.4	83 209	0.1	96 688	F (سيادة القانون)
156 974 837	100.0	32 869 241	100.0	6 614 924	100.0	20 802 222	100.0	96 688 451	المجموع



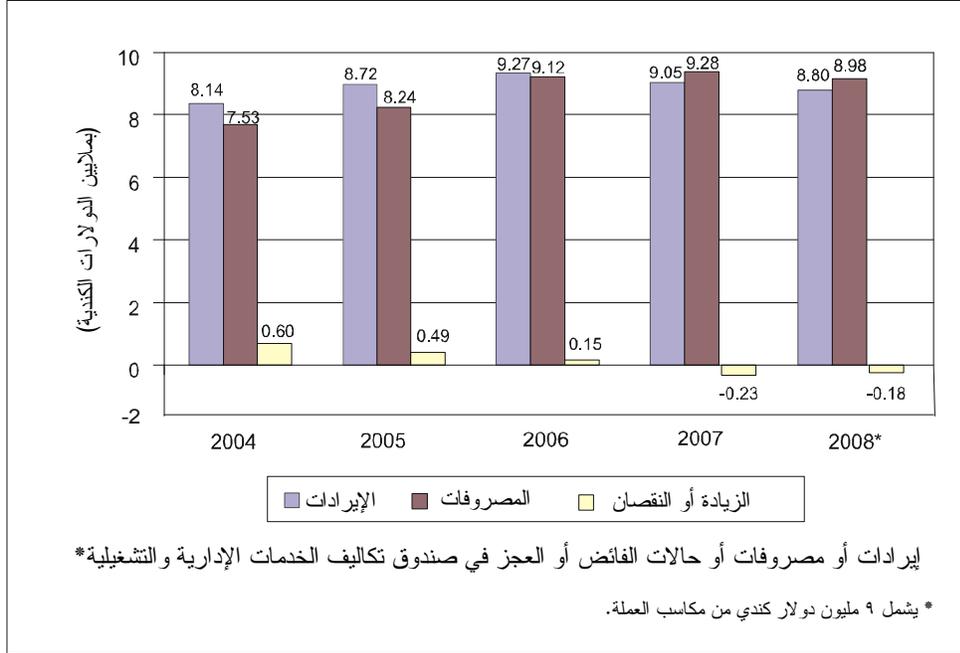
ميزانية صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية

لا تقدم الإيكاو تمويلاً من مواردها العادية لبرنامجها للتعاون الفني، فهو يمول من موارد من خارج الميزانية تقدمها جهات مانحة أو حكومات لتمويل مشاريعها. وتفرض رسوم إدارية لتنفيذ المشاريع على أساس مبدأ استرداد التكاليف. ويتولى الأمين العام إدارة الأموال المتلقاة لهذه الرسوم بمقتضى أحكام النظام المالي المطبقة ومن خلال صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية. ويستخدم هذا الصندوق للوفاء بالتكاليف الكاملة لإدارة برنامج التعاون الفني وتشغيله ودعمه. ويغطي المصروفات ضمن إدارة التعاون الفني مثل تكاليف الموظفين، والنفقات والمعدات التشغيلية. كما يغطي هذا الصندوق استرداد مصروفات البرنامج العادي للخدمات المقدمة إلى برنامج التعاون الفني. واستناداً إلى الاختصاصات الموافق عليها من المجلس، عينت الإيكاو هيئة استشارية خارجية لإجراء دراسة تقترح خيارات لوضع سياسة جديدة متناسقة بشأن استرداد التكاليف غير المباشرة السارية على جميع أنشطة المنظمة الممولة من خارج الميزانية، بما في ذلك برنامج التعاون الفني. وبدأت هذه الدراسة في ديسمبر ٢٠٠٨.

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

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

ولضمان القابلية للمقارنة فقد أعيد تسجيل الأرقام في الجدول أدناه للأعوام ٢٠٠٤ إلى ٢٠٠٧ بالدولار الكندي.



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

أما مبالغ الفائض أو العجز السنوية لتكاليف صندوق الخدمات الإدارية والتشغيلية فهي نتيجة لزيادة الإيرادات على المصروفات أو نقصها عنها لسنة معينة. ويقدر الفائض المتراكم لتكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية حتى ٢٠٠٨/١٢/٣١ بمبلغ ٥,٥ مليون دولار كندي. وهذه الأموال هي بمثابة احتياطي لتغطية مبالغ العجز الممكنة في عمليات البرنامج وكذلك للقيام، عند الضرورة، بدفع تعويضات انتهاء الخدمة للموظفين، وقد بلغت هذه التعويضات نحو ٤,٥ مليون دولار كندي حتى ٢٠٠٨/١٢/٣١.

وأفادت نتائج تقديرات العمليات وجود عجز بمبلغ ١٨٠ ٠٠٠ دولار كندي في عام ٢٠٠٨. وانخفض متوسط معدل التكاليف العامة للمشاريع خلال الخمس سنوات الماضية من ٥,٢٪ في عام ٢٠٠٤ إلى ٤,٢٪ في عام ٢٠٠٨.

يمكن الحصول على معلومات تفصيلية عن المشروعات المنفذة في
عام ٢٠٠٨ من موقع التقرير السنوي على الإنترنت.

البيان المالي



البيان المالي

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

الجدول ١: الاعتمادات المالية للسنوات ٢٠٠٨ و ٢٠٠٩ و ٢٠١٠

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

يتبين من الجدول ٢ أن الاعتماد الختامي لميزانية سنة ٢٠٠٨ بلغ ٦٩ ٥٧٧ ٠٠٠ دولار كندي بعد التعديل نتيجة لما يلي:

(١) ترحيل اعتمادات سنة ٢٠٠٧ إلى سنة ٢٠٠٨ واستخدام الإيرادات المتنوعة الزائدة لعام ٢٠٠٧ البالغة ١٣٧ ٠٠٠ دولار كندي طبقاً للمادة ٥-٢ ج) والمادة ٥-١١ من النظام المالي وقراري المجلس C-DEC 184/8 و C-DEC 182/13.

(٢) نقل اعتمادات قدرها ١٨٧ ٠٠٠ دولار كندي بين برامج أخرى طبقاً لقراري المجلس C-DEC 184/8 و DEC 182/13.

(٣) التحويلات فيما بين الأهداف الإستراتيجية أو إستراتيجيات دعم التنفيذ طبقاً للمادة ٥-٩ من النظام المالي وقرار المجلس C-DEC 186/8.

(٤) بلغت التعديلات الاجمالية التالية ١١ ٣٢٤ ٠٠٠ دولار كندي من خفض الاعتمادات لعام ٢٠٠٨ وزيادة الاعتمادات لعام ٢٠٠٩:

(أ) بلغ حجم الالتزامات المستحقة ١ ١٦٧ ٠٠٠ دولار كندي طبقاً للمادتين ٥-٦ و ٥-٧ من النظام المالي.

(ب) كان حجم رصيد الالتزامات لفترة الثلاث سنوات ١٩٥ ٠٠٠ دولار كندي طبقاً للمادة ٥-٦ من النظام المالي وقرار المجلس C-DEC 186/8.

ج) كان حجم الأنشطة المؤجلة ١ ٩٧٥ ٠٠٠ دولار كندي طبقا للمادة ٦-٥ من النظام المالي.

د) ترحيل اعتمادات عام ٢٠٠٨ إلى عام ٢٠٠٩ في حدود ٩٨٧ ٠٠٠ دولار كندي طبقا للمادة ٦-٥ من النظام المالي وقراري المجلس C-DEC 186/8 و C-DEC 184/12.

بلغت النفقات الفعلية لسنة ٢٠٠٨ من الاعتماد المالي ٦٩ ٥٧٧ ٠٠٠ دولار كندي.

بلغت الاشتراكات المقررة على الدول المتعاقدة ٧٤ ١٨٤ ٠٠٠ دولار كندي في سنة ٢٠٠٨. وتسلمت المنظمة بالفعل من اشتراكات سنة ٢٠٠٨ في نهاية السنة ٧١ ٨٦٨ ٠٠١ دولار كندي وهو ما يمثل نسبة ٩٦,٨٨٪ بالمقارنة إلى نسبة ٩٧,٦٧٪ في نهاية سنة ٢٠٠٧، ونسبة ٨٤,٢٨٪ في نهاية سنة ٢٠٠٦. وتسلمت المنظمة أيضا مبلغ ١ ٢٨٤ ٠٧٣ دولار كندي عن اشتراكات سنوات سابقة. وبالتالي أصبح مجموع الاشتراكات المتأخرة ٤٣٦ ٩٣٥ ٠٠٠ دولار كندي في ٢٠٠٨/١٢/٣١.

يبين الجدول ٣ الوضع المالي للمنظمة، من حيث الأرصدة النقدية المتاحة في الصندوق العام وصندوق رأس المال العامل، في بداية السنة وفي نهاية كل ربع سنة، ومقارنة بأرقام سنة ٢٠٠٧.

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

تخطيط موارد المؤسسات

في أثناء سنة ٢٠٠٨، نفذ مشروع النظام المتكامل للمعلومات عن الموارد (أيريس)، الممول من صندوق تكنولوجيا المعلومات والاتصالات، النشاطات الرئيسية المرتبطة بالتنفيذ التالية:

(١) بدأت معالجة المعاملات في نظام الإنتاج في وحدات المرحلة الأولى التي تشمل دفتر الأستاذ والحسابات الدائنة والحسابات المدينة والمشتريات وإدارة المشاريع، بدأت طبقا للجدول الزمني المقرر في ٢٠٠٨/١/٨.

(٢) قام فريق أيريس بتحديث الدعم المقدم للمستخدمين لسد الفجوات في التدريب والصعوبات المرتبطة بقبول المستخدمين للإجراءات والأدوار الجديدة. وتم تدريب عشرات الموظفين على النظام الجديد وعولج عشرات من الاستفسارات عن طريق الهاتف والبريد الإلكتروني وقدم تدريب ومساعدة إضافية على أساس فردي. وبالإضافة إلى ذلك أتيح موقع شبكي جديد بعنوان أيريس/أغريسو من خلال شبكة الانترنت في الايكاو حيث وضعت فيه مواد تدريبية من بينها مواد إرشادية وأدلة وعروض تعليمية بالفيديو بشأن مختلف إجراءات أغريسو. وجرى أيضا تنظيم تدريب إضافي على نظام أغريسو وقدراته على تلقي الاستفسارات وإرسال التقارير وذلك للمديرين من المستوى المتوسط في فرع الشؤون المالية وإدارة التعاون الفني.

الجدول ٢: الاعتمادات المالية المنقحة لسنة ٢٠٠٨

الاعتمادات						
المصروفات الفعلية 2008 بالدولار الكندي	الاعتمادات المنقحة 2008 بالدولار الكندي	المبالغ المحولة بين الأهداف الإستراتيجية واستراتيجيات دعم التنفيذ بالدولار الكندي	المبالغ المنقولة إلى السنة التالية بالدولار الكندي	المبالغ المحولة إلى صناديق أخرى بالدولار الكندي	المبالغ المنقولة والإيرادات المنفرقة من سنة ٢٠٠٧ (C-DEC 182/13 & 184/8) بالدولار الكندي	اعتمادات 2008 قرار الجمعية العمومية رقم ٢٩-٣٦ بالدولار الكندي
الأهداف الإستراتيجية						
13 908 000	13 908 000	-1 770 000	716 000	-1 374 000	1 921 000	14 415 000
						A - السلامة
3 451 000	3 451 000	-62 000	-1 506 000	-	-	5 019 000
						B - الأمن
1 313 000	1 313 000	-294 000	-67 000	-589 000	589 000	1 674 000
						C - حماية البيئة
20 330 000	20 330 000	-637 000	131 000	-	196 000	20 640 000
						D - الكفاءة
1 617 000	1 617 000	-27 000	-307 000	-	-	1 951 000
						E - الاستمرارية
744 000	744 000	-358 000	495 000	-	-	607 000
						F - سيادة القانون
41 363 000	41 363 000	-3 148 000	-538 000	-1 963 000	2 706 000	44 306 000
المجموع الفرعي						
استراتيجيات دعم التنفيذ						
16 155 000	16 155 000	-5 070 000	987 000	-981 000	2 549 000	18 670 000
						الإدارة
12 959 000	12 959 000	-3 106 000	-530 000	-1 373 000	3 882 000	14 086 000
						دعم البرامج
29 114 000	29 114 000	-8 176 000	457 000	-2 354 000	6 431 000	32 756 000
						المجموع
70 477 000	70 477 000	-11 324 000	-81 000	-4 317 000	9 137 000	77 062 000
						إعادة الهيكلة التنظيمية
-	0	-	-	-2 889 000	-	2 889 000
						المجموع
-	0	-	981 000	-981 000	-	-
						استراتيجيات دعم التنفيذ
-900 000	-900 000	-	-900 000	-	-	-
						الإدارة
69 577 000	69 577 000	-11 324 000	0	-8 187 000	9 137 000	79 951 000
						دعم البرامج

الجدول ٣ الوضع المالي (الرصيد النقدي) في المنظمة

بتاريخ	2007			2008		
	صندوق رأس المال العامل بالدولار الكندي	الصندوق العام بالدولار الكندي	المجموع بالدولار الكندي	صندوق رأس المال العامل بالدولار الكندي	الصندوق العام بالدولار الكندي	المجموع بالدولار الكندي
١ يناير	17 996 359	5 996 859	11 999 500	30 539 240	5 887 510	24 651 730
٣١ مارس	26 829 911	5 996 859	20 833 052	27 759 817	5 837 479	21 922 338
٣٠ يونيو	22 214 413	5 996 859	16 217 554	27 710 754	5 939 307	21 771 447
٣٠ سبتمبر	21 650 359	6 001 539	15 648 820	17 860 040	5 974 031	11 886 009
٣١ ديسمبر	31 121 734	6 001 539	25 129 185	26 748 508	7 265 360	19 483 148

٣ تم تنفيذ جميع القدرات التشغيلية التي تقرر توفيرها بعد بدء أنشطة الإنتاج في يناير ٢٠٠٨، وجرى تسليم هذه خلال السنة باستثناء المراجعة الآلية للميزانية والأموال. فقد ترتب على هذه الوظيفة مستويات من التعقيد أعلى بكثير مما كان يتوقعه نظام أغيريسو وأدى ذلك إلى تأخيرات في التسليم. ولتخفيف تأثير هذا التأخير، أدخلت تغييرات في عملية تدفق المشتريات والمدفوعات بما يضمن إرسال الطلبات تلقائياً من خلال مكاتب الميزانية المقابلة وذلك للتحقق من وجود الأموال يدوياً.

بالرغم من أن إتمام تنفيذ المرحلة الأولى مازال جارياً، بدأت أنشطة المرحلة الثانية في فبراير ٢٠٠٨ بعقد جلسات لتحليل وتصميم النماذج المنطقية وهي: الموارد البشرية/المرتبات، الأصول الثابتة، المبيعات، السفر، وتخطيط الميزانية. وبدأ تشكيل النظام استناداً إلى نتائج التحليل والتصميم بحلول منتصف عام ٢٠٠٨ وبدأ الاختبار في نوفمبر باستعراض التسليم الأولي لنموذج الموارد البشرية/المرتبات. وسوف يستمر الاختبار في الربع الأول من عام ٢٠٠٩ لجميع النماذج في تواريخ وفترات مختلفة استناداً إلى مرحلة التطوير لكل نموذج. ومن المتوقع أن يجري تشغيل النموذج الجديد من الموارد البشرية/المرتبات بالتوازي مع نظام الموارد البشرية/المرتبات القديم من يناير إلى مارس ٢٠٠٩ وأن تبدأ أنشطة إنتاج هذا النموذج في أبريل ٢٠٠٩. ومن المتوقع أيضاً أن تتم أنشطة الاختبار وبدء الإنتاج للنماذج الأخرى في نفس الفترة ولكن على مراحل مختلفة استناداً إلى مرحلة التطوير لكل نموذج.

اعتماد المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام

وافقت الأمم المتحدة ومجلس الرؤساء التنفيذيين في منظومة الأمم المتحدة على استخدام المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام بدلاً من المعايير المحاسبية لمنظومة الأمم المتحدة، لتطبيقها على الحسابات والبيانات المالية في موعد أقصاه ٢٠١٠/١/١. وأفاد مجلس الايكاو الدورة ٣٦ للجمعية العمومية أن هذا النظام سينفذ في المنظمة بالتدرج خلال الفترة الثلاثية التالية (٢٠٠٨-٢٠١٠) تماشياً مع منظمات الأمم المتحدة الأخرى.

وسيكون لتطبيق المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام أثراً كبيراً على محتوى وطريقة عرض البيانات المالية للمنظمة. وستتغير المبادئ المحاسبية من قاعدة التعامل النقدي ومفهوم الارتباط بالالتزامات إلى الأساس التراكمي الكامل. ومع اعتماد المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام، ستحدث تغييرات كبيرة في البيانات المالية والحسابات. وسوف تتضمن هذه التغييرات تسجيل الأصول الإضافية في صدر البيانات المالية مثل المعدات والخصوم الإضافية مثل استحقاقات نهاية الخدمة.

تسمح المعايير المحاسبية لمنظومة الأمم المتحدة أن تعتمد المنظمات بالتدرج المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام بحلول عام ٢٠١٠. وتعتبر أي منظمة ممثلة للمعايير المحاسبية لمنظومة الأمم المتحدة طالما التزمت بالمعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام برمتها، وكذلك بمتطلبات المعايير المحاسبية لمنظومة الأمم المتحدة. وهذا يعني أن الايكاو يمكنها أن تنفذ بالتدرج معايير محددة من المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام وتظل مع ذلك ممثلة للمعايير المحاسبية لمنظومة الأمم المتحدة بحلول ٢٠١٠/١/١.

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

التقييمات والتدقيق

أكمل مكتب تقييم البرامج والتدقيق والمراجعة الإدارية في عام ٢٠٠٨ تقييما لعقود التوظيف وأجري عمليات تدقيق لاستخدام الهاتف الخليوي الرسمي وللصندوق الفرعي لإدارة الإيرادات ARGF والمنح التعليمية والبيانات المالية للمؤتمر الأوروبي للطيران المدني. وقام المكتب أيضا بفتح العطاءات المختومة وعمل كمركز اتصال مع وحدة التفتيش المشتركة بمنظومة الأمم المتحدة من خلال تتبع حالة التوصيات الواردة في تقارير الوحدة وكذلك التوصيات الواردة في تقارير مراجع الحسابات الخارجي.

قدم الفريق العامل المعني بالكفاءة التابع للمجلس ومكتب تقييم البرامج والتدقيق والمراجعة الإدارية التسهيلات والدعم الإداري لفريق الايكاو الاستشاري الجديد المعني بالتقييم والتدقيق الذي بدأ عمله في ٢٠٠٨.

المرفق ١ : الجداول المتعلقة بعالم النقل الجوي في سنة ٢٠٠٨

ملاحظة عامة: تعتبر البيانات الإحصائية لعام ٢٠٠٨ والواردة في هذا التقرير بيانات أولية: وقد أظهرت الخبرة أن هامش الخطأ للأرقام العالمية قد يكون أقل من ٢ في المائة، ولكنه قد يزيد على هذه النسبة كثيرا في حالة هوامش الربح. وما لم يذكر خلاف ذلك فإن:

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

**الجدول (١): المجموع العالمي للحركة المدرة للإيرادات — الدولية والداخلية
(الخطوط المنتظمة لشركات طيران الدول المتعاقدة لدى الإيكاو ١٩٩٩-٢٠٠٨)**

السنة	الركاب الزادة السئوية %		الركاب الزادة السئوية %		أطنان بضائع الزادة السئوية %		بضائع طن كيلومترى منقول الزادة السئوية %		بريد طن كيلومترى منقول الزادة السئوية %		مجموع الأطنان الكيلومترية المنقولة الزادة السئوية %	
	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%
1999	1 562	6.2	2 797 800	6.5	28.1	6.0	108 660	6.7	5 720	-0.7	370 420	6.3
2000	1 672	7.0	3 037 530	8.6	30.4	8.2	118 080	8.7	6 050	5.8	403 960	9.1
2001	1 640	-1.9	2 949 550	-2.9	28.8	-5.3	110 800	-6.2	5 310	-12.2	388 150	-3.9
2002	1 639	-0.1	2 964 530	0.5	31.4	9.0	119 840	8.2	4 570	-13.9	397 120	2.3
2003 ¹	1 691	3.2	3 019 100	1.8	33.5	6.7	125 760	4.9	4 530	-0.9	407 670	2.7
2004	1 888	11.6	3 445 300	14.1	36.7	9.6	139 040	10.6	4 580	1.1	458 910	12.6
2005	2 022	7.1	3 721 690	8.0	37.6	2.5	142 520	2.5	4 660	1.7	487 860	6.3
2006	2 124	5.0	3 938 770	5.8	39.8	5.9	151 230	6.1	4 530	-2.8	516 700	5.9
2007	2 281	7.4	4 228 330	7.4	41.8	5.0	158 280	4.7	4 500	-0.7	546 670	5.8
2008	2 271	-0.4	4 282 870	1.3	40.5	-3.1	156 310	-1.2	4 790	6.4	549 730	0.6

١- قامت وزارة النقل الأمريكية في ١٠/١/٢٠٠٢ بتنفيذ اللوائح الجديدة الخاصة بالإبلاغ عن بيانات الحركة الجوية والتي تؤثر، من ضمن جملة أمور أخرى، على الإبلاغ بعمليات نقل البضائع الداخلية. وبالمقارنة بعام ٢٠٠٢، يتضح من البيانات المبلغ عنها للولايات المتحدة الأمريكية عن عام ٢٠٠٣ انتقالا كبيرا لحركة نقل البضائع الداخلية من العمليات غير المنتظمة إلى الخدمات المنتظمة مع تأثير على الحركة الجوية العالمية الواردة أعلاه. ويقدر أنه إذا ما كان الإبلاغ قد تم بموجب اللوائح القديمة عن الناقلين الجويين الأمريكيين، لكانت الزيادة 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 بقرارات النقل الجوي وتقديرات الإيكاو للبلدان التي لم تقدم تقاريرها.

الجدول (٢): الحركة العالمية المدرة للإيرادات — الحركة الدولية
(الخطوط المنتظمة لشركات طيران الدول المتعاقدة لدى إيكاو، ١٩٩٩-٢٠٠٨)

السنة	الركاب الزيادة السنوية		الركاب الزيادة السنوية		أطنان بضائع الزيادة السنوية		بضائع الزيادة السنوية		بريد الزيادة السنوية		مجموع الأطنان الكيلومترية المنقولة الزيادة السنوية	
	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين
1999	7.6	493	7.3	1 622 250	9.5	17.3	7.2	93 280	0.0	2 480	7.0	247 610
2000	9.9	542	10.4	1 790 370	8.7	18.8	8.9	101 560	7.7	2 670	10.3	273 090
2001	-1.1	536	-3.6	1 726 580	-4.3	18.0	-5.5	95 950	-0.4	2 660	-4.4	261 030
2002	2.1	547	0.5	1 736 070	4.4	18.8	5.9	101 590	1.9	2 710	2.4	267 170
2003	2.6	561	0.1	1 738 510	4.3	19.6	1.5	103 130	0.0	2 710	0.5	268 420
2004	15.3	647	15.9	2 015 070	11.2	21.8	11.6	115 120	4.4	2 830	13.6	304 920
2005	9.0	705	9.2	2 199 940	3.7	22.6	2.9	118 440	5.3	2 980	6.7	325 450
2006	7.9	761	7.5	2 365 010	5.8	23.9	6.1	125 700	2.0	3 040	7.0	348 080
2007	9.9	836	7.9	2 551 910	5.4	25.2	5.1	132 140	4.9	3 190	6.1	369 480
2008	3.6	866	3.4	2 639 090	-0.8	25.0	-0.9	130 890	5.3	3 360	1.9	376 330

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 المتعاقدة لدى إيكاو، ١٩٩٩-٢٠٠٨)

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 %
1999	2 797 800	4 050 780	69	108 660	5 720	370 420	614 460	60
2000	3 037 530	4 286 200	71	118 080	6 050	403 960	656 880	61
2001	2 949 550	4 271 860	69	110 800	5 310	388 150	660 000	59
2002	2 964 530	4 167 110	71	119 840	4 570	397 120	654 180	61
2003	3 019 100	4 227 860	71	125 760	4 530	407 670	673 460	61
2004	3 445 300	4 704 730	73	139 040	4 580	458 910	738 750	62
2005	3 721 690	4 975 910	75	142 520	4 660	487 860	780 560	63
2006	3 938 770	5 198 910	76	151 230	4 530	516 700	816 880	63
2007	4 228 330	5 512 580	77	158 280	4 500	546 670	863 140	63
2008	4 282 870	5 654 340	76	156 310	4 790	549 730	875 210	63

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

الجدول (٤): التوزيع الإقليمي للحركة المنتظمة — ٢٠٠٨

معامل حمولة الوزن (%)	الأطنان الكيلومترية المعروضة (بالملايين)	طن كيلومترات منقول بضائع (بالملايين)	معامل حمولة الركاب (%)	راكب كيلومترات منقول (بالملايين)	عدد الركاب المنقولين (بالآلاف)	مرات المغادرة للطائرات (بالآلاف)	عدد الكيلومترات المقطوعة للطائرات (بالملايين)	حساب الإقليم الإحصائي لتسجيل شركات الطيران
مجموع الخطوط (الدولية والداخلية) لشركات الدول المتعاقدة لدى إيكاو								
67	228 777	152 374	41 064	76	1 220 991	649 090	7 569	أوروبا
	26.1	27.7	26.3		28.5	28.6	28.8	النسبة من الحركة العالمية
55	21 904	12 027	2 127	67	103 285	47 015	558	أفريقيا
	2.5	2.2	1.4		2.4	2.1	2.1	النسبة من الحركة العالمية
60	55 598	33 181	11 139	74	233 469	81 744	667	الشرق الأوسط
	6.4	6.0	7.1		5.5	3.6	2.5	النسبة من الحركة العالمية
63	256 399	161 423	56 004	73	1 149 693	604 099	5 395	آسيا والمحيط الهادئ
	29.3	29.4	35.8		26.8	26.6	20.6	النسبة من الحركة العالمية
62	274 474	168 887	40 702	80	1 385 766	755 498	10 255	أمريكا الشمالية
	31.4	30.7	26.0		32.4	33.3	39.1	النسبة من الحركة العالمية
57	38 057	21 844	5 272	69	189 665	133 678	1 801	أمريكا اللاتينية والكاريبي
	4.3	4.0	3.4		4.4	5.9	6.9	النسبة من الحركة العالمية
63	875 209	549 735	156 309	76	4 282 870	2 271 123	26 245	المجموع
الخطوط الدولية للدول المتعاقدة لدى الإيكاو								
67	206 191	138 369	40 038	77	1 075 363	461 441	4 727	أوروبا
	34.9	36.8	30.6		40.7	53.3	57.7	النسبة من الحركة العالمية
54	19 811	10 643	2 031	66	89 339	28 473	314	أفريقيا
	3.3	2.8	1.6		3.4	3.3	3.8	النسبة من الحركة العالمية
60	53 127	31 696	11 048	74	217 881	61 475	449	الشرق الأوسط
	9.0	8.4	8.4		8.3	7.1	5.5	النسبة من الحركة العالمية
64	179 873	115 976	50 127	73	696 917	172 870	1 189	آسيا والمحيط الهادئ
	30.4	30.8	38.3		26.4	20.0	14.5	النسبة من الحركة العالمية
61	108 693	65 807	23 511	80	453 701	104 779	1 057	أمريكا الشمالية
	18.4	17.5	18.0		17.2	12.1	12.9	النسبة من الحركة العالمية
58	23 850	13 842	4 131	71	105 887	36 353	461	أمريكا اللاتينية والكاريبي
	4.0	3.7	3.2		4.0	4.2	5.6	النسبة من الحركة العالمية
64	591 544	376 333	130 886	75	2 639 088	865 391	8 197	المجموع

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

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

الجدول (٥): الإيرادات التقديرية لحركة نقل الركاب الدولية غير المنتظمة ١٩٩٩—٢٠٠٨

بملايين الركاب الكيلومترين المنقولين										الفترة
2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	2001	2000	1999	
226 390	241 680	245 105	262 560	266 590	240 720	244 930	272 790	265 460	238 380	الحركة غير المنتظمة ^١
-6.3	-1.4	-6.6	-1.5	10.7	-1.7	-10.2	2.8	11.4	-7.3	نسبة التغيير السنوي (%)
2 639 090	2 551 910	2 365 010	2 199 940	2 015 070	1 738 510	1 736 070	1 726 580	1 790 370	1 622 250	الحركة المنتظمة
3.4	7.9	7.5	9.2	15.9	0.1	0.5	-3.6	10.4	7.3	نسبة التغيير السنوي (%)
2 865 480	2 793 590	2 610 115	2 462 500	2 281 660	1 979 230	1 981 000	1 999 370	2 055 830	1 860 630	مجموع الحركة
2.6	7.0	6.0	7.9	15.3	-0.1	-0.9	-2.7	10.5	5.2	نسبة التغيير السنوي (%)
7.9	8.7	9.4	10.7	11.7	12.2	12.4	13.6	12.9	12.8	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 (٦): حوادث الطائرات على المستوى العالمي التي تجاوزت كتلتها الإقلاع القصى المعتمدة
٢٢٥٠ كيلوجرام والتي نجمت عنها وفيات بين ركاب الخطوط الجوية المنتظمة
١٩٨٩-٢٠٠٨

السنة	حوادث الطائرات	خسائر في الأرواح	خسائر في الأرواح لكل ١٠٠ مليون		حوادث مميتة لكل ١٠٠ مليون		حوادث مميتة لكل ١٠٠ ٠٠٠	
			راكب كيلومتر	راكب ميل	كيلومتر طيران	ميل طيران	ساعة طيران	عملية هبوط طائرات
1989	29	879	0.06	0.09	0.22	0.36	0.13	0.21
1990	25	561	0.04	0.06	0.18	0.29	0.11	0.17
1991	23	517	0.03	0.05	0.16	0.27	0.11	0.16
1992	24	972	0.05	0.09	0.16	0.26	0.10	0.17
1993	32	883	0.04	0.08	0.21	0.33	0.13	0.22
1994	23	957	0.05	0.08	0.14	0.22	0.09	0.14
1995	19	528	0.02	0.04	0.10	0.17	0.07	0.11
1996	21	1 152	0.05	0.08	0.11	0.18	0.07	0.12
1997	24	859	0.03	0.05	0.12	0.19	0.07	0.13
1998	19	856	0.03	0.06	0.10	0.14	0.06	0.10
1999	18	288	0.01	0.02	0.09	0.14	0.06	0.10
2000	18	755	0.02	0.04	0.08	0.12	0.05	0.09
2001	11	441	0.01	0.02	0.05	0.07	0.03	0.05
2002	10	653	0.03	0.03	0.05	0.07	0.02	0.05
2003	7	466	0.02	0.03	0.03	0.05	0.02	0.03
2004	8	175	0.01	0.01	0.03	0.05	0.02	0.04
2005	16	694	0.02	0.03	0.06	0.09	0.04	0.07
2006	8	365	0.01	0.02	0.03	0.05	0.02	0.04
2007	10	581	0.01	0.02	0.03	0.05	0.02	0.04
2008	10	308	0.01	0.01	0.03	0.05	0.02	0.04

باستثناء الاتحاد السوفيتي حتى ١٩٩٢ وكمنولث الدول المستقلة بعد ذلك.

1989	29	879	0.05	0.08	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر
1990	29	632	0.03	0.06	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر
1991	28	637	0.03	0.06	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر
1992	28	1 070	0.06	0.09	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر	غير متوفر
1993	34	941	0.04	0.08	0.21	0.33	0.12	0.22
1994	27	1 166	0.05	0.09	0.15	0.25	0.10	0.16
1995	24	698	0.03	0.05	0.12	0.20	0.08	0.13
1996	24	1 173	0.05	0.07	0.12	0.19	0.08	0.13
1997	24	911	0.04	0.06	0.12	0.19	0.07	0.13
1998	19	856	0.03	0.05	0.09	0.14	0.06	0.10
1999	19	290	0.01	0.02	0.09	0.14	0.06	0.10
2000	18	757	0.03	0.04	0.07	0.12	0.05	0.08
2001	13	579	0.02	0.03	0.05	0.08	0.03	0.06
2002	11	667	0.02	0.03	0.05	0.07	0.03	0.06
2003	7	466	0.02	0.02	0.03	0.05	0.02	0.03
2004	9	207	0.01	0.01	0.03	0.05	0.02	0.04
2005	17	712	0.02	0.03	0.06	0.09	0.04	0.07
2006	12	751	0.02	0.03	0.04	0.06	0.02	0.05
2007	11	587	0.01	0.02	0.03	0.05	0.02	0.04
2008	12	455	0.01	0.02	0.04	0.06	0.02	0.05

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

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

الجدول (٧) — 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	القتلي	الجرحي
1988	12	7	3	0	0	2	21
1989	14	8	4	0	0	2	38
1990	36	20	12	0	1	1	145
1991	15	7	5	0	1	0	2
1992	10	6	2	0	1	0	123
1993	48	30	7	0	3	0	38
1994	43	22	5	0	4	2	57
1995	17	9	3	0	2	0	5
1996	22	3	12	0	4	0	159
1997	15	6	5	0	2	1	2
1998	17	11	2	0	1	0	1
1999	14	11	2	0	0	0	3
2000	30	12	8	0	1	0	50
2001	24	7	2	4	7	1	3 217
2002	40	2	8	2	24	2	14
2003	35	3	5	0	10	5	77
2004	16	1	4	2	2	4	8
2005	6	2	0	0	2	0	60
2006	17	1	3	0	4	1	27
2007	22	4	2	3	2	0	33
2008	23	1	6	0	3	0	31

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

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

٣- تشمل محاولات التخريب.

المرفق ٢ : مشاريع التعاون الفني

قوائم البلدان/الأقاليم

أفغانستان

تنفيذ الخطة الانتقالية لمطار كابول الدولي

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

أشرف المشروع على الاكتمال من حيث عدد الموظفين. وقد شهد المشروع بعض التأخير في التوظيف عندما تأخر التمويل لمدة خمسة أشهر. واستبدل العديد من الخبراء الذين غادروا هذا المشروع لأسباب متعددة، وواصلت الايكاو ووزارة النقل والطيران المدني تنفيذ هذا المشروع بطريقة متسقة وموقوتة بالتعاون مع الوحدات العسكرية المشاركة في عمليات المطار والمجال الجوي والتي تسهل نشاطات المشروع وتساهم في تحقيق أهدافه. ويهدف ضمان توافر النظراء المؤهلين المناسبين الذي سيتم تعيينهم كخبراء دوليين، واصل الأفغانيون التدريب في مركز التدريب على الطيران المدني في كابول وقدم لهم موظفو الايكاو للمساعدة التشغيلية التدريب أثناء العمل في مجال مراقبة الحركة الجوية والإطفاء والإقذاف والأرصاد الجوية والجوانب الأخرى المرتبطة بتشغيل المطارات. بالإضافة إلى ذلك، يتم اختيار مرشحين لتدريب أكثر تطورا يتوقع أن ينجز في عام ٢٠٠٩.

مراقبة السلامة الجوية

هدف المشروع

الهدف من المشروع الذي تموله حكومة أفغانستان هو تعزيز قدرات مراقبة السلامة الجوية لوزارة النقل والطيران المدني. وبدأ المشروع في شهر سبتمبر ٢٠٠٨ ومن المتوقع أن يدوم ١٢ شهرا.

منجزات المشروع

إن هذا المشروع، الذي يهدف إلى توفير خدمات ثلاثة خبراء، في مراحله الأولى من نشاطاته المزمعة. ووصل قائد الفريق المفتش في مجال عمليات الطيران إلى كابول في نهاية شهر سبتمبر ٢٠٠٨، كما وصل مفتش صلاحية الطائرات للطيران في نهاية نوفمبر ٢٠٠٨. أما المفتش الثاني لتشغيل عمليات الطيران فمن المتوقع أن يصل في أوائل ٢٠٠٩.

الأرجنتين

تحديث نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) وتعزيز قيادة المناطق الجوية

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

تضمنت نشاطات المشروع توظيف ٥١٨ عاملاً من مركز قيادة المناطق الجوية وحيازة التجهيزات.

إنشاء الإدارة الوطنية الجديدة للطيران المدني

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

أعدت خطة عمل لنقل المسؤوليات والسلطة إلى الكيان المدني الجديد. وقد وضع أكثر من ٤٠٠ مطار تحت مسؤولية السلطات الجديدة، وبدأت إجراءات عمليات جديدة لاستئجار المباني لتكييف أكثر من ٥٠٠ موظف. وقد تم استخدام استشاريين لإعداد تشريع جديد للطيران المدني، بالإضافة

إلى وضع أدلة وإجراءات فنية وإدارية. وقد تم حيازة التجهيزات المكتبية الإلكترونية لإعداد نظام تلقائي للإدارة.

بوليفيا

مراقبة السلامة الجوية والملاحة الجوية

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

تم تنظيم دورات تدريب وورشات عمل مرتبطة بإجازة العاملين والعمليات وصلاحية الطائرات والملاحة الجوية وأمن الطيران والتسهيلات والإدارة والمسائل القانونية وعلم الكمبيوتر، وتم تعزيز المعهد الوطني للطيران المدني من خلال زيادة الموارد البشرية (تم التعاقد مع ١٨٤ موظفا وطنيا)، وتحسين الهيكل الأساسي واستخدام تجهيزات أحدث. وسيوفر بناء مبنى جديد في كوتشابمبا مرافق مناسبة للتدريب للحصول في المستقبل على شهادة من برنامج ترينير. وقد شاركت سلطات الطيران المدني في اجتماعات مع الهيئات الإقليمية مثل لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني واللجنة الأندية لسلطات الطيران. وتم تعزيز المكتبات الفنية للمديرية العامة للطيران المدني من خلال تنفيذ الإرشادات التي قدمها دليل نظام المعلومات المؤسسية الفنية الذي أصدرته المديرية العامة للطيران المدني.

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 بدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٥ ومن المتوقع أن يدوم فترة ١٨ شهرا وقد مدد إلى عام ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

تمت الاستعاضة عن تشريعات الطيران الحالية، لا سيما قانون الطيران المدني الموحد لعام ٢٠٠٨ وقانون أمن الطيران لعام ٢٠٠٨ بالإضافة إلى التنظيمات ذات الصلة. وقد تمت الموافقة على هذه التشريعات الجديدة وأرسلت للموافقة عليها في الجمعية الوطنية. وقد اعتمد مجلس السلطة الجدول التنظيمي لسلطة الطيران المدني وصلاحيات وشروط الخدمة. وقد تم تعيين الرئيس التنفيذي لسلطة الطيران المدني ابتداء من ٢٠٠١/٤/١ كما تم تعيين الأمين التنفيذي ومدير المطارات ومدير خدمات الملاحة الجوية ومدير المالية ومدير الرأسمال البشري والإدارة. وقد اتخذت الخطوات لتوظيف مديرين في مجال السلامة الجوية والنقل الجوي على رأس سلطة الطيران المدني. وقدمت الطلبات لتوفير خبير في مجال اقتصاد النقل الجوي وآخر في مجال الاتصالات للمساعدة على إعداد خطة أعمال شاملة للطيران المدني. وقد استكمل مشروع الخطة الرئيسية لخمس أعوام وتم التوصل إلى اتفاق لإعارة قوى عاملة من إدارة الطيران المدني إلى سلطة الطيران المدني. وبالإضافة إلى ذلك، تم تحديد موقع مناسب لمقر سلطة الطيران المدني الجديدة.

البرازيل

المؤهلات التخصصية والبحوث في مجال الطيران المدني

هدف المشروع

الهدف من المشروع الذي تموله 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 بدأ هذا المشروع في يوليو ٢٠٠١ لفترة أولية مدتها خمسة أعوام، وقد تم تمديدها إلى ديسمبر ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

تم تنفيذ نشاطات التدريب في مجالات الكفاءة اللغوية وصلاحيات الطائرات للطيران وجوانب برنامج تدريب الإدارة ومراقبة السلامة والتنظيمات وعمليات الطيران والإنقاذ والإطفاء. وقد شارك العاملون في الوكالة الوطنية للطيران المدني في اجتماع ومؤتمرات وندوات. وتم تنفيذ ما مجموعه ٥٠ بعثة دولية و٣٢٠ بعثة وطنية كانت في أغلبها مغطاة من برامج للمنح. وتم عرض أمام لجنة الطيران المدني لأمريكا اللاتينية خطة عامة لمكافحة وباء الأنفلونزا في المطارات وبرنامج وطني لمراقبة جودة التسهيلات. وقد انعقد المؤتمر الإقليمي الرابع لتنسيق برنامج تدريب ونظمت ندوة بشأن تغيير المناخ وتأثيراته على البيئة والطيران. وتم توفير تدريب على القواعد القياسية وتوصيات الأيكاو إلى المدققين الداخليين لدى وكالة الطيران المدني الوطني، وأعدت دورتان بشأن الطيران المدني الأساسي وضوضاء المطارات وتم تنفيذهما كدروس تعليم عن بعد. وتمت حيازة نموذج

محاكاة للمطارات والمجال الجوي، وهو برنامج يوفر تحليلاً للمطارات ويمثل نظاماً متكاملًا لعمليات المطارات، وقد صدقت عليه الهيئة الاتحادية للطيران في الولايات المتحدة الأمريكية.

تنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة البرازيل، إلى إعداد وتنفيذ نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية وفقا لخطة الملاحة الجوية الإقليمية في الكاريبي وأمريكا الجنوبية، والقواعد القياسية والتوصيات الصادرة عن الأيكاو. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠١ لمدة خمس سنوات، وتم تمديده إلى ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

تم تنفيذ اختبارات لنظام التقييم القائم على الأقمار الصناعية لتحسين أداء إشارات النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، ودراسات لنظام التقييم الأرضي بشأن التدخلات الأيونوسفيرية من خلال تحصيل البيانات من العمليات أثناء الطيران والمحطات الأرضية، وتم تنفيذ اختبارات تقييم بشأن تطبيق اتصالات وصلة البيانات بين المراقب الجوي والطيار، والاستطلاع التابع التلقائي وتنفيذ الأداء الملاحي المطلوب (١٠) والحد الأدنى المخفض للفصل الرأسى، في الطرق الجوية بين أوروبا وجنوب أمريكا، وتم تحقيق تقدم في الملاحة القائمة على الأداء التي تضمن الملاحة المنطقية كما جرت دراسات لتطوير وتحسين شبكة اتصالات الطيران، بما في ذلك اعداد نموذج تشغيلي - نظام داتا كوم (DATACOM) - للعملية الانتقالية واستخدام الأقمار الصناعية الأرضية القراري (الاستاتي) للاتصالات والاستطلاع. وبموجب هذا النشاط، تم التعاقد مع ١٠٢ موظفا متخصصا وطنيا وتم دعم مشاركة العاملين في فرع مراقبة المجال الجوي في اجتماعات وندوات وبعثات فنية كجزء من الأهداف التدريبية. وقام المشروع برعاية ثلاثة نشاطات اقليمية. وشارك بالإجمال ٩ مشاركين في الاجتماع الخامس للمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ الإقليمي للكاريبي وأمريكا الجنوبية في ورشة العمل المعنية بالتنبؤات والتخطيط الاقتصادي، وفي الاجتماع السابع لمجموعة تنبؤات الحركة الجوية للكاريبي وأمريكا الجنوبية.

كمبوديا

القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو — مطار راتاناكيري

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله مصرف التنمية الآسيوية، إلى مراجعة ورصد وتقديم التقارير بشأن تنفيذ مشروع تحديث مطار راتاناكيري حسب المعالم الزمنية المسبق تحديدها لضمان امتثال تصميم المطار للقواعد القياسية ذات الصلة بالتشغيل والسلامة كما تنص عليها الايكاو والممارسات الأخرى المقبولة على صعيد الصناعة الواسع النطاق. وقد بدأ هذا المشروع في شهر ديسمبر ٢٠٠٧، وكان من المتوقع أن يدوم ١٢ شهرا.

منجزات المشروع

أرسل خبير من الايكاو في مجال هندسة المطارات في أوائل ٢٠٠٨ لفترة شهر إلى بنوم بن وراتاناكي. وقد تمت مراجعة تقرير الخبير ووضعت اللمسات الأخيرة عليه في مقر الايكاو، وقدم إلى حكومة ومصرف التنمية الآسيوية. واستكمل المشروع في عام ٢٠٠٨.

كوستا ريكا

الخطة الرئيسية لمطار دانييل أدوبيير الدولي في مدينة ليبيريا

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من تعاون أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية إلى إعداد خطة رئيسية لتوسيع قدرة مطار دانييل أدوبيير الدولي بهدف تأهيله إلى مصاف المطارات الأكبر حجما بالإضافة إلى تلبية طلبات منطقة شمال الهادئ بالنسبة إلى التنمية الموسعة على الصعيد الاقتصادي والسياحي والتجاري. وكان هذا المشروع قد بدأ في شهر مارس ٢٠٠٨ وكان من المتوقع أن يدوم ٦ أشهر وتم تمديده إلى ديسمبر ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

استكملت الخطة الرئيسية في نهاية ٢٠٠٨ وستناقش مع حكومة كوستا ريكا في ٢٠٠٩ بهدف النظر في إمكانية توسيع نطاق المشروع.

خطة الطوارئ لمطار خوان سانتا ماريا الدولي

هدف المشروع

الهدف من المشروع، الذي تموله حكومة كوستا ريكا، إعداد خطة لدعم العمليات التنظيمية كجزء من خطة الطوارئ في مطار خوان سانتا ماريا الدولي، مع ضمان عدم انقطاع توفير خدمات الحركة الجوية الدولية بسبب النزاع القائم بين الحكومة وأصحاب الامتيازات في المطارات. وقد شمل المشروع أيضا نقل فريق مؤهل في مجال إدارة التجهيزات اللوجستية لمطار خوان سانتا ماريا الدولي. وقد بدأ هذا المشروع في شهر مارس ٢٠٠٨، واستكمل في شهر يوليو ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

تم تنفيذ خطة الطوارئ بنجاح خلال عملية المفاوضات بين الحكومة وأصحاب الامتيازات في المطار. وقد نقل فريق مؤهل إلى الدولة بهدف المحافظة على تنفيذ عمليات سليمة في المطار.

خطة متكاملة لتحديث شبكة المطارات الوطنية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة كوستا ريكا، إلى إعداد شبكة عصرية للمطارات للخدمات الجديدة للنقل الجوي الدولي والمحلي، ويشمل تنفيذ نموذج لتحديث المطارات المحلية الرئيسية. وقد شمل هذا المشروع أيضا دراسات الآثار على البيئة وتحاليل الاعتبارات الاجتماعية والاقتصادية بالنسبة لمقاصد سياحية سبق تحديدها. ويخطط حاليا لإعداد خطة رئيسية للمطار الدولي الجديد بالإضافة إلى تنفيذ المرحلة الثانية من تشييد المطار. وبدأ هذا المشروع في شهر مارس ٢٠٠٨، وكان متوقعا أن يدوم ٦ أشهر، تم تمديده إلى ديسمبر ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

استكملت خطة رئيسية لمطار جديد في المنطقة الجنوبية للبلاد.

خطة متكاملة لتحديث المديرية العامة للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله المديرية العامة للطيران المدني، إلى تعزيز سلطات الطيران. وبدأ هذا المشروع في شهر مارس ٢٠٠٨، وكان من المتوقع أن يدوم ٩ أشهر، وتم تمديده إلى ديسمبر ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

تم تنفيذ النشاطات لتعديل قانون الطيران العام ولإعادة تنظيم هيكل الهيئة التنظيمية ومقدم الخدمات، وذلك وفقا لتوصيات البرنامج الدولي لتدقيق مراقبة السلامة (USOAP). وبوشر العمل في توظيف خبراء دوليين.

جمهورية الكونغو الديمقراطية

مشروع إعادة تأهيل المطارات/ممرات الهبوط

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

تم زيادة طول المدرج في مطار غوما وأعيد تسطیح المدرج ورصف ساحة الوقوف لتلبية والوفاء بالقواعد القياسية الدولية للسلامة وللسماح بخدمة طائرات أوسع في مطار غوما. وقد أعدت المواصفات الفنية لتركييب وترخيص نظام مؤشر لطريق الاقتراب الدقيق في مطار غوما. وأعيد أيضا تسطیح المدرج والممرات وساحات وقوف الطائرات في مطاري بنيه وبوكافو. وتم تقديم دورات الطيارين التدريبية في مجال الملاحة المنطقية والنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية إلى مشغلي الطائرات التابعين لبعثة الأمم المتحدة وطيارى اتحاد الطرق الجوية وسلطة الطيران المدني لتحصيل المؤهلات الأساسية والقدرات لاستخدام إجراءات الملاحة المنطقية. واستخدم برنامج صيانة لنظم (GNSS) على أساس النظام الجيوديسي العالمي لعام ١٩٨٤ لإعداد دراسة مسح لجميع العوائق الجديدة ذات الصلة بهدف توفير نقاط طريق تعتمد على الأقمار الصناعية. وقد أصدرت إجراءات الاقتراب غير الدقيق بالملاحة المنطقية على أساس نظم GNSS لكل المطارات، حسب الاقتضاء. وأمنت الإيكاو مبنى ومحطة عمل لمراقبة الحركة الجوية لإنشاء المركز المناسب لمراقبة المنطقة. واستكملت الأدلة الجديدة لعمليات خدمات الحركة الجوية الممتثلة لمقتضيات الإيكاو. وقد استكمل أيضا تنظيم عمليات البحث والإنقاذ ومشروع الدليل في هذا المجال وقدم هذه الأعمال إلى السلطات للموافقة عليها. وقدمت بعثة الأمم المتحدة في جمهورية الكونغو الديمقراطية مبنى مؤقتا في مطار ندولو لمركز مراقبة الحركة الجوية، وعينت الإيكاو محطات العمل المطلوبة لمراقبة الحركة الجوية.

الجمهورية الدومينيكية

تحسين تنظيم المطارات والتدريب على ترخيص المطارات

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة الجمهورية الدومينيكية، إلى توفير التعاون الفني للمعهد الدومينيكي للطيران المدني ولتعزيز قدرات المراقبة لدى الحكومة في مجالات التنظيم والترخيص ونظم إدارة السلامة في المطارات. وقد بدأ هذا المشروع في فبراير ٢٠٠٨ واستكمل في أبريل ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

قدم ٥ خبراء ومدربين دوليين متخصصين في مجال التنظيم والترخيص ونظم إدارة سلامة المطارات دورتين موجهتين إلى الأخصائيين في مجال المطارات العاملين كمفتشين للمعهد الدومينيكي للطيران المدني. بالإضافة إلى ذلك، قدمت الدورات للعاملين في مجال عمليات المطارات الخاصة والمطارات المشغلة بموجب امتيازات.

برنامج تريبير للمعهد الدومينيكي للطيران المدني

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الذي يموله المعهد الدومينيكي للطيران المدني، الى تحسين وتوسيع قدرات المعهد في مجال نظام التدريب المنهجي من خلال اعتماد منهجية تريبير الصادرة عن الايكاو في قسم التدريب. وقد بدأ هذا المشروع في ٢٠٠٨ وكان من المتوقع أن يدوم سنة واحدة.

منجزات المشروع

استكملت عملية التوظيف في معهد الجمهورية الدومينيكية للطيران المدني بهدف إرسال ميدانيا خبير لبرنامج تريبير في بداية ٢٠٠٩.

الاكوادور

تعزيز قطاع الطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة الاكوادور وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، الى إعداد خطة للملاحة الجوية الوطنية في إطار خطة لتنمية الطيران المدني، والى تقديم المشورة الى الحكومة بشأن منح امتياز لتشغيل المطارات الحالية والجديدة في كيتو وغواياكيل، والى إعادة تصميم البنية التنظيمية

للمديرية العامة للطيران المدني، وتحديث قدرات الموارد البشرية عن طريق تدريب الموظفين وتوسيع قدراتهم، إلى أقصى حد، للاضطلاع بمسؤولياتهم في مجال مراقبة السلامة. ومن المتوقع أن يدوم هذا المشروع، الذي بدأ في سنة ١٩٩٨، تسع سنوات، وقد تم تمديده إلى ديسمبر ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

سهّل هذا المشروع توظيف الموظفين الوطنيين المتخصصين لتوفير الدعم والمراقبة للخدمات المتخصصة في المجالات الفنية والإدارية والتشغيلية. وقد تم تعيينهم ليعملوا في مطاري كيتو وغواياكيل. وتضمنت نشاطات المشتريات إبرام عقد لمدة سنتين لصيانة رادار، وتنفيذ المرحلة الأولى لشبكة الفتحات النهائية الصغيرة جدا وتركيب رادار في سان كريستوبال.

مصر

برنامج تدريب لشركة مصر للطيران

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله شركة مصر للطيران، إلى تحديث وتوسيع قدرات نظام التدريب المنهجي لهذه الشركة من خلال إدخال نهج "تدريب" في ادارة التدريب التابعة لها. وإن هذا المشروع الذي بدأ في ٢٠٠٦، وكان من المتوقع أن يدوم سنة، قد تم تمديده إلى ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

منحت الوحدة المركزية لبرنامج تدريب في الايكوا مركز تدريب شركة مصر للطيران العضوية الكاملة لبرنامج تدريب في عام ٢٠٠٧. وقد واصل معدو الدورات المؤهلين لبرنامج تدريب استخدام منهجية تدريب لإعداد برامج التدريب القياسية في إطار هذا المشروع. وكجزء من هذا المشروع، استضاف مركز تدريب شركة مصر للطيران مؤتمر التنسيق الإقليمي الرابع لبرنامج تدريب في أكتوبر ٢٠٠٨، وقد حضره ٤٩ مشاركا من ٢٦ مؤسسة من ٢٤ دولة بالإضافة إلى ٥ مراقبين.

غينيا الاستوائية

توطيد القدرة الوطنية والتنظيمية للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله برنامج الأمم المتحدة الإنمائي وحكومة غينيا الاستوائية، إلى وضع لوائح طيران شاملة لغينيا الاستوائية، وإنشاء وحدة تفتيش عمليات وصلاحيات الطائرات للطيران وترخيص الطائرات وإجازة موظفي عمليات الطيران. ويتضمن المشروع أيضا تقديم المساعدة

التشغيلية المباشرة في عدة مجالات، مثل عمليات شركات الطيران، والمطارات، وصيانة المساعدات الملاحية، والهندسة الكهربائية، بالإضافة إلى تدريب موظفي الطيران المدني وتحضير خطة رئيسية لتطوير الطيران المدني. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٤ وكان من المتوقع أن يدوم أربع سنوات، لكن تم تمديده إلى عام ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

استكمل خبير قانوني إعداد قانون الطيران المدني الذي لم يقره بعد البرلمان. وقد وزع فريق من مفتشي سلامة الطيران (المساعدة التشغيلية (OPAS)) لمساعدة سلطة الطيران المدني على إعداد نظام مناسب للترخيص والاستطلاع. ويتضمن ذلك تحديث اللوائح الحالية من خلال إعادة ترخيص المشغلين الجويين وإعادة التصديق على إجازات العاملين بالإضافة إلى إعداد وتنفيذ خطة التدريب للموظفين الفنيين الوطنيين.

غواتيمالا

توسيع وتحديث مطار لا أورورا الدولي في غواتيمالا

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة غواتيمالا، إلى المساعدة على توسيع وتحديث مطار لا أورورا الدولي، غواتيمالا سيتي، وتأكيد الامتثال للمتطلبات التشغيلية والأمنية المنصوص عليها في القواعد التنظيمية الوطنية، وقواعد وتوصيات الأيكاو الدولية، بالإضافة إلى الخطة الإقليمية للملاحة الجوية. وتشمل صيغة منقحة للمشروع ترتيبات تمويل توسيع المطار. وبدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٥ وكان متوقعا أن يستمر سنتين، ولكن جرى تمديده إلى نهاية ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

اتخذت التدابير لضمان سلامة المطار بهدف الوفاء بمقتضيات القواعد والتوصيات الدولية للايكاو، لاسيما شراء رادار للمدى الطويل ونظام عرض البيانات على الشاشة لتغطية الإقليم الوطني.

التحديث المتكامل لنظام المطارات الوطني.

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة غواتيمالا، الى المساعدة على تخطيط وتحديث (المرحلة الأولى) مرافق وخدمات المطارات المحلية التالية: كوبال واسكيبولاس وهييتانجو وبرتوباريوس وكوينزالتينانجو وريتاهاوليو وفقا للقواعد الدولية المنطبقة. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٥، وكان من المتوقع أن يستمر سنة واحدة، ولكن جرى تمديده حتى نهاية عام ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

بسبب إعادة توجيه أولويات الحكومة، نفذت نشاطات التنفيذ في عام ٢٠٠٨ في حدودها الدنيا وتضمنت فقط تصميم مبنى المحطة النهائية في مطار بورتوباريوس. ويتوقع اتخاذ القرارات لمواصلة تنفيذ هذا المشروع في عام ٢٠٠٩.

الهند

برنامج تدريب الدول النامية المشترك بين الايكاو والهند

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله سلطة المطارات في الهند، إلى مساعدة السلطة على إدارة برنامج لتدريب المشاركين من الدول النامية المتعاقدة لدى الايكاو في المعهد الوطني لإدارة الطيران والبحوث في نيودلهي، كما تم اختيارهم من جانب سلطة المطارات في الهند. وتشمل المساعدة توزيع المعلومات ذات الصلة على الدول المتعاقدة لدى الايكاو وإصدار كتب إجازات المنح ورسائل الرفض. وبدأ هذا المشروع في شهر نوفمبر ٢٠٠٨، ومن المتوقع أن يدوم ١٢ شهرا.

منجزات المشروع

أصدرت الايكاو ١٢ منحة للمشاركين من ١٢ دولة لحضور دورتين تدريبيتين (ترخيص المطارات ونظم إدارة سلامة المطارات) اللتين نفذتا في نيامار.

الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو — مطار حيدرآباد الدولي

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الذي تموله شركة حيدرآباد الدولية المحدودة، الى مراجعة التصاميم المفصلة لتسهيلات وتجهيزات المطار (باستثناء نظم CNS/ATM ونظم الأرصاد الجوية للطيران)، وإلى ضمان

الامتثال للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو. ويهدف أيضا المشروع الى مراجعة دليل المطارات الذي ستنهده شركة مطار حيدرآباد الدولي وإجراء تفنيد مسندل للسلامة يغطي التسهيلات والتجهيزات المنفذة قبل التقدم بطلب للمديرية العامة للطيران المدني في الهند للحصول على ترخيص المطارات ومراجعة نظام ادارة السلامة، وتقديم المشورة الى شركة مطار حيدرآباد الدولي بشأن أي سد لازم للثغرات. وقد بدأ هذا المشروع في يناير ٢٠٠٦ ومن المقترح تنفيذه على مدار ٢٧ شهرا.

منجزات المشروع

قام مهندس مطارات ومهندس كهربائي ميكانيكي من الايكاو ببعثات الى مطار حيدرآباد في عام ٢٠٠٨ لتقييم امتثال أعمال المطارات المنفحة للقواعد القياسية والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو ولمقتضيات الطيران المدني، لاسيما نظم تصريف المياه في المطار، وذلك استعدادا لقيام سلطة الطيران بترخيص المطار.

إعداد وتحديث — مطار دلهي الدولي

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله شركة مطار دلهي الدولي المحدودة، الى المساعدة على إجراء مراجعة فنية لتصميم وتشبيد وتركيب تسهيلات الممرات الجوية التي عهدت الى المتعاقد الملزم بتنفيذ الجوانب الخاصة بالهندسة والشراء والبناء، مع التركيز أولا على التحقق من امتثال تسهيلات وتجهيزات شركة مطار دلهي الدولي المحدودة للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو. وقد بدأ هذا المشروع في شهر نوفمبر ٢٠٠٧ ومن المقترح أن يستغرق تنفيذه ١٣ شهرا.

منجزات المشروع

قدم فريق ثان مؤلف من خمسة خبراء تابعين للايكاو تقريرا في شهر مايو ٢٠٠٨ بشأن مراجعة الوثائق التي شكلت القاعدة الأساسية لتصميم ومواصفات الخطة الرئيسية لتوسيع المطار. وشملت جوانب التصميم التي غطاها التقرير التصميم المقترح لتوسيع المطار ونظام تصريف المياه في المطار ورصف المدارج في المطارات واحتكاك المدارج وإبارة أرض المدارج ونظام إطفاء الحريق والإنقاذ وخدمات الإطفاء.

خطة وتقرير مشروع مفصل ومراجعة تصميم أولية لمطار نافي ممباي الدولي

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الذي تموله شركة التنمية الصناعية والمدنية لشركة ماهاراشترا المحدودة المسؤولة والذي يمول وفقا لترتيبات الصناديق الائتمانية، ضمان أن كلا من الخطة الرئيسية لمطار نافي ممباي الدولي وتقرير المشروع والتصاميم والمواصفات الأولية تمثل لقواعد وتوصيات الايكاو الدولية وملاحق الايكاو ذات الصلة، والمواد الإرشادية، ومقتضيات وشروط الطيران المدني التي تصدر عن المدير العام للطيران المدني في الهند، واللوائح التي تصدر عن إدارة سلامة الطيران المدني. وبدأ هذا المشروع في أغسطس ٢٠٠٨، ومن المقترح أن يستغرق تنفيذه ٦ أشهر.

منجزات المشروع

قام فريق من خمسة خبراء تابعين للايكاو في مجال إعداد المخططات الرئيسية للمطارات وهندسة المطارات، وتوقعات الحركة الجوية وتقييمها، وإدارة الحركة الجوية، والاتصالات والملاحة والاستطلاع، بزيارة نافي ممباي في أغسطس ٢٠٠٨، لمراجعة التقارير التي تم إعدادها لتطوير هذا المطار. وتضمنت هذه الوثائق أهداف المشروع ومقتضياته والمفاهيم ذات الصلة، بالإضافة إلى تقرير عن استهلال الأعمال، والمعالم الرئيسية للحركة الجوية، ودراسة جدوى التسويق، وتحديد لمعالم المطار بالمقارنة، واستراتيجية التنمية، والهيكلية المؤسسية، ومبادئ التخطيط، وتوقعات الطلب على الطيران، ومقتضيات تسهيلات الطيران، ومفهوما بديلا للخطة الرئيسية. وقد قدم الفريق تقريرا اقترح فيه بعض التنقيحات والتعديلات لضمان الدقة والاستخدام السليم للمراجع والمصطلحات في الوثائق والامتثال الكامل للقواعد القياسية الدولية الصادرة عن الايكاو وتلك الصادرة عن المديرية العامة للطيران المدني في الهند.

العراق

الخطة الرئيسية للطيران المدني في العراق

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي يموله برنامج الأمم المتحدة الإنمائي إلى إنشاء قاعدة سليمة لإعادة تأهيل وتحسين قطاع الطيران المدني بطريقة تتسم بالأمن والسلامة والفعالية بما يتفق مع المقترضات الدولية، مع تمكين البلد من الوفاء بالطلبات على النقل الجوي والمساهمة في مقتضيات التنمية الاقتصادية والاجتماعية ولتعزيز التجارة والسياحة. وبدأ المشروع في منتصف عام ٢٠٠٨ وكان من المتوقع استكماله في يوليو ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

تم اختيار خمسة خبراء دوليين في عام ٢٠٠٨ كأعضاء في فريق الخطة الرئيسية للطيران المدني. وجرت زيارات الى مطارات كل من بغداد والبصرة وأربيل والنجف والسليمانية لتحصيل البيانات وصياغة أجزاء من الخطة الرئيسية للطيران المدني.

المكسيك

تقييم نظام الملاحة الجوية في المكسيك

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

وضع استشاري في مجال الطيران المدني ومنسق دولي للمشروع خطة الأعمال. وتمت مواصلة عملية اختيار وتوظيف الخبراء الدوليين الآخرين. ونفذت عملية التقييم المشتركة من خلال أفرقة العمل المشتركة والعاملين من المديرية العامة للطيران المدني ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (SENEAM)، مما شكل بداية لتدريب هؤلاء الموظفين أثناء عملهم، لكي يصبحوا مفتشين في المستقبل، وذلك وفقا لتوصيات البرنامج الدولي لتدقيق مراقبة السلامة.

دورات أساسية ومتقدمة في مجال السلامة

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة المكسيك، إلى مساعدة المديرية العامة للطيران المدني على تدريب الموظفين عن طريق توفير "الدورات المكثفة (الأساسية والمتقدمة) لنظم إدارة السلامة" على أساس قواعد وتوصيات الايكاو الدولية وتوصيات البرنامج الدولي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)، بهدف تعزيز نظم الطيران الوطنية. وهذا المشروع الذي بدأ في يونيو ٢٠٠٨ وكان من المتوقع أن يدوم شهرا واحدا، قد تم تمديده إلى مارس ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

تم اختيار الخبراء والمعلمين، واتفق على أن تبدأ الدورات في أوائل عام ٢٠٠٩. وتم تنسيق توفير الدعم اللوجستي المرتبط بمرافق الدورات.

دورة بشأن ترخيص المطارات

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة المكسيك، إلى مساعدة المديرية العامة للطيران المدني على توفير التدريب للعاملين في المطارات بشأن ترخيص المطارات، وذلك بهدف تعزيز نظام الطيران الوطني. وشملت نشاطات المشروع دورات يقدمها خبراء دوليون بشأن المطارات والطرق والجوية والمساعدات الأرضية، على أساس القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو وتوصيات البرنامج الدولي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)، بما في ذلك أعمال ميدانية في مطارات مختارة. وهذا المشروع الذي بدأ في يونيو ٢٠٠٨ وكان من المتوقع أن يدوم شهرين، قد تم تمديده إلى مارس ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

استكملت عملية اختيار الخبراء والمعلمين، واتفق على أن تبدأ الدورات في أوائل ٢٠٠٩. وجرى التنسيق بين السلطات المكسيكية والايكاو بشأن الدعم اللوجستي المرتبط بمرافق تقديم الدورات.

برنامج التدريب ترينير للمطارات والخدمات المساعدة

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

قدم خبير برنامج ترينير ورشة عمل خاصة بمعدي الدورات، ووفر التدريب أثناء العمل لمعدي الدورات التدريبية عن طريق دعمهم في إعداد برنامج تدريب قياسي جديد والذي أشرف على نهايته. وبالإضافة إلى ذلك يرافق الخبير معدي الدورات في عملية تكيف برنامج تدريب قياسي استحدث من المجموعة العالمية لتقاسم المعلومات الخاصة ببرنامج ترينير.

نيكاراغوا

تطوير المطارات في إقليم روتا دلاغوا

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

تم تعبئة الخبراء لدراسة الأراض والمجال الجوي والتوبوغرافيا وأي آثار بيئية واجتماعية للمشروع. وكننتيجة لتصميم المطار الجديد، طلبت الحكومة إعداد مشروع يهدف إلى إنشاء شبكة للمطارات الوطنية على أساس خطة استراتيجية لمناطق جغرافية معينة.

عمان

تطوير قطاع الطيران المدني وتقديم الدعم الفني

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

طلبت المديرية العامة للطيران المدني تمديد هذا المشروع بهدف تحسين سلامة الطيران وتعزيز قسم عمليات الطيران الذي يشهد عجزا في الموظفين. وتمت مواصلة النشاطات لإعداد تنظيمات وإجراءات الطيران المدني وفقا للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

باكستان

المساعدة التحضيرية لتنمية معهد التدريب للطيران المدني في حيدرآباد

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله سلطة باكستان للطيران المدني، إلى إجراء تقييم عام لمرافق التدريب التابعة لمعهد حيدرآباد للتدريب على الطيران المدني، وبرامجه والموظفين التابعين له، على أساس مقتضيات الايكاو ووفقا لآخر التطورات التكنولوجية في مجال الطيران المدني، ونظم ومنهجيات التدريب الحديثة، بحيث يتمكن فريق مناسب من الاستشاريين المتخصصين لدى الايكاو في مجالات معينة، أن يحدوا الإجراءات المعينة التي ينبغي تنفيذها. وكان متوقعا أن يستغرق تنفيذ هذا المشروع شهرا واحدا، وقد استكمل في أغسطس ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

أرسلت الايكاو الى حيدرآباد وكراتشي استشاريا يعمل لديها في مجال التدريب على الطيران المدني لمدة أسبوعين. وتم في مقر الايكاو مراجعة تقرير الاستشاري، ووضعت للمسات الأخيرة عليه وقدم إلى الحكومة.

تخصيص المطارات

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله سلطة باكستان للطيران المدني، إلى توفير المساعدة إلى السلطة في مراجعة سياساتها بشأن تخصيص المطارات، وقد بدأ هذا المشروع في مارس ٢٠٠٨، وكان من المتوقع أن يدوم شهرا واحدا.

منجزات المشروع

أرسلت الايكاو الى كراتشي استشاريا في مجال خصخصة المطارات لمدة شهر واحد، وراجع مقر الايكاو تقرير الاستشاري، ووضع للمسات الأخيرة عليه وقدمه إلى الحكومة. وقد استكمل المشروع في مايو ٢٠٠٨.

بنما

تعزيز مطار توكومين الدولي في بنما

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله مطار توكومين الدولي، إلى مساعدة حكومة بنما على تحديث تجهيزات هذا المطار، بما في ذلك إدارة المشاريع الرامية إلى توسيع المطار وشراء المعدات

الضرورية لتشغيله، وضمان تشغيل العمليات في هذا المطار، طبقا لقواعد وتوصيات الايكاو الدولية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣ وكان أساسا متوقعا تنفيذه خلال سنة واحدة ولكن تم تمديده الى سنة ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

واصل المشروع تسجيل تقدم في توسيع وتحديث التجهيزات في مطار توكومين الدولي، بما في ذلك تشييد سور لمحيط المطار وتقديم المناقصات بشأن التجهيزات مثل مركبات الإنقاذ وتجهيزات الاطفاء ونظم المساعدات البصرية وإنارة المدارج، بالإضافة إلى أجهزة قياس الاحتكاك وأجهزة إزالة الأثار المطاطية. وتم تمديد العقود لخدمات الصيانة التي تشمل بوابات الصعود على متن الطائرات وأحزمة نقل الأمتعة وقطع الغيار للتجهيزات.

إعادة هيكلة الطيران المدني وتنمية الموارد البشرية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة بنما، إلى تعزيز القدرة المؤسسية لسلطة الطيران المدني بالإضافة إلى المساعدة على تحديث الهيكليّة للملاحة الجوية، وفقا للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو وخطة الملاحة الجوية الإقليمية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ١٩٩٩، وكان متوقعا أن يدوم خمس سنوات، ولكن جرى تمديده إلى سنة ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

ركزت أنشطة المشروع على تعزيز الهيكل المؤسسي وتدريب الموظفين، لا سيما في مجال مراقبة السلامة وأمن الطيران. وقد تم التعاقد مع ما مجموعه ٤٣ موظفا للعمل في المديرية العامة للطيران المدني لبنما. وتم تنظيم العديد من الدورات في مجالات نظم إدارة السلامة وترخيص المطارات والتفتيش في مجال السلامة، والتفتيش في مجال الأمن وإدارة المطارات والعمليات الفنية والاستخدام التلقائي في الإدارة وصيانة تجهيزات المحاكاة وتعريفات الملاحة الجوية والمطارات والنقل الجوي. وتم شراء رادار جديد ومركبتين لإطفاء الحريق وبادر هذا المشروع في توفير خدمات الاتصالات بالأقمار الصناعية من خلال محطة ذات فتحات صغيرة جدا تابعة لشبكة ميفا (٢) MEVA II VSAT. وقد بذلت جهود خاصة للإبقاء على السجل مرتفع المستوى للسلامة في بنما.

باراغواي

دعم المديرية الوطنية للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف مشروع التنفيذ الوطني هذا التابع لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، والذي تموله حكومة باراغواي، إلى تعزيز القدرة المؤسسية لمديرية الطيران المدني بهدف توفير خدمات الملاحة الجوية، بالإضافة إلى المساعدة على تحديث البنية الأساسية للملاحة الجوية، وفقا لقواعد وتوصيات الايكاو وخطة الملاحة الجوية الإقليمية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٤، وكان متوقعا أن يدوم سنة واحدة، ولكن جرى تمديده حتى نهاية سنة ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

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

بيرو

تحديث الهياكل الأساسية للطيران المدني — المرحلة الثانية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة بيرو، إلى تمكين المديرية العامة للطيران المدني في الحصول على وسائل التحديث وضمان الالتزام بالقواعد القياسية الفنية والتخصصية وتنفيذ النشاطات بطريقة موثمة لتعزيز الطيران المدني والنقل الجوي كوسائل للتنمية الاقتصادية. وهذا المشروع الذي بدأ في ديسمبر ٢٠٠٧ من المتوقع أن يدوم ثلاثة سنوات.

منجزات المشروع

تم توفير التدريب لما يوازي ٣٠٠ موظف في مجال الطيران المدني على أساس خطة التدريب الوطنية التي تشمل المجالات التالية: أمن الطيران، البضائع الخطرة، مراقبة السلامة، محاكاة العمليات، أجهزة محاكاة الملاحة، ضمان الجودة، صرف الإجازات والإدارة. وأعدت خطة استراتيجية وطنية للطيران المدني. بالإضافة إلى ذلك، تم التركيز على دراسة جدوى "للاعتدالتطبيقات التلقائية لخدمات الحركة

الجوية وعصرنتها في بيرو" وعلى هذا الأساس، أعدت وثائق مشروع جديدة تضمنت حيازة أجهزة لثمانية رادارات للاستطلاع الباحث الثانوي وحيدة النبضة ومبنى جديد لمركز مراقبة المنطقة. وفي مجال إدارة الحركة الجوية، اتخذت الخطوات لإعداد إجراءات للأداء الملاحي المطلوب وملاحة المنطقة في مطار كوزكو، وإجازة مراقبي الحركة الجوية.

الفلبين

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله سلطة الطيران المدني للفلبين، والذي ينفذ من خلال صندوق ائتماني، إلى تحسين سلامة الطيران عن طريق تعزيز قدرة سلطة الطيران المدني في مجال مراقبة السلامة من خلال ما يلي: تحديث التنظيمات والإجراءات وتوافر المفتشين المؤهلين والذين حصلوا على تدريب جيد، 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. بدأ هذا المشروع في مايو ٢٠٠٨، وكان من المتوقع أن يدوم ٢٤ شهرا.

منجزات المشروع

اضطلع بدور أساسي كل من منسق المشروع وخمسة خبراء في مجال عمليات الطيران وصلاحيات الطائرات للطيران وترخيص المطارات وإجازة العاملين، بالإضافة إلى الأخصائيين الآخرين العاملين على المدى القصير. وقد شاركوا كلهم مباشرة في إعداد الإطار القانوني الذي مكن من تحويل منظمة التدريب على الطيران إلى سلطة الطيران المدني للفلبين. وأعدت لوائح جديدة للطيران المدني بشأن ترخيص المطارات والعمليات وصيانة الطائرات ونقل البضائع الخطرة وبشأن قواعد الترخيص القياسية وأدلة المفتشين. وأقرت الوثائق واعتمدت خلال جلسة عامة في البرلمان. وتم توفير نشاطات التدريب المكثف إلى الموظفين في سلطة الطيران المدني في الفلبين لكي يألفوا اللوائح الجديدة. وساعد المشروع أيضا على إنشاء قوى عاملة ذات مؤهلات وخبرات في قسم مفتشي عمليات الطيران، وذلك عن طريق توظيف طياري شركات الطيران المتقاعدين وإعادة تأهيلهم. بالإضافة إلى ذلك، ساعد المشروع على توفير المساعدة إلى سلطة الطيران المدني في معالجة مقتضيات مراقبة السلامة. وواصل أعضاء الفريق توفير المشورة اليومية إلى الموظفين الرئيسيين في الإدارة الجديدة لسلطة الطيران المدني في الفلبين.

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 ادارة برنامج لتدريب المشاركين من الدول النامية المختارين من مركز التدريب في كوريا (KCATC). وتشمل المساعدة توزيع المعلومات التدريبية على جميع الدول المتعاقدة لدى الايكاو، وإصدار رسائل تقديم المنح ورسائل الرفض. وبدأ هذا المشروع في يوليو ٢٠٠٧، وقد اقترح أن يستغرق تنفيذه ثلاث سنوات.

منجزات المشروع

أصدرت الايكاو إلى المشاركين من ٣٠ دولة، ٥٢ منحة لثلاث دورات نفذت في مركز KCATC بشأن صيانة المنارة اللاسلكية العاملة في جميع الاتجاهات على الترددات العالية جدا العاملة بحسب نظام دوبلر (DVOR) ونظام الملاحة العالمي بالأقمار الصناعية (الدورة الاستهلالية) ومراقبة الاقتراب بالرادار.

قطر

تطوير المطار

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة قطر، إلى مساعدة سلطة الطيران المدني على وضع الخطط لمطار الدوحة الدولي الجديد وإنشائه وسيصبح هذا المطار مستقلا تماما عن المطار الراهن. وتشمل مساعدة الايكاو تقديم الخبرة في هندسة المطارات، وتقوم بتمثيل سلطة الطيران المدني في التفاوض مع المقاولين والخبراء الاستشاريين. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣ وكان من المتوقع أن يدوم خمس سنوات ولكن تم تمديده إلى يونيو ٢٠١٠.

منجزات المشروع

إن المساعدة الفنية التي تقدمها الايكاو والتي تتمثل في الجزء الخاص بهندسة المطارات في هذا المشروع الذي تصل قيمته إلى ١٠ مليارات من الدولارات الأمريكية، قد استكملت بنسبة ٦٠ في المائة. وبالإجمال استكمل تنفيذ المشروع بنسبة ٤٣ في المائة. ومن المتوقع أن يفتتح المطار الجديد في يوليو ٢٠١١.

الاتحاد الروسي

برنامج تدريب للجامعة الوطنية للطيران المدني في بيترسبورغ

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله جامعة سان بيترسبورغ الحكومية للطيران المدني في الاتحاد الروسي، إلى تحديث وتوسيع قدرات نظام التدريب المنهجي في الجامعة من خلال اعتماد منهجية تدريب التابعة للايكاف في القسم المسؤول عن التدريب. وإن هذا المشروع الذي بدأ في سنة ٢٠٠٧ وكان مقرراً أن يدوم سنة واحدة قد استكمل في نهاية عام ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

منحت الوحدة المركزية لبرنامج تدريب جامعة سان بيترسبورغ العضوية الكاملة لبرنامج تدريب في عام ٢٠٠٧. وبدأ المؤهلون لدورات تدريب الاستعداد لتحضير برنامج تدريب قياسي جديد لمراقبي الحركة الجوية.

المملكة العربية السعودية

السلطة العامة للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة المملكة العربية السعودية، إلى مساندة السلطة العامة للطيران المدني في تقديم خدمات طيران تنسم بالأمن والكفاءة والفاعلية من حيث التكلفة، مع تمكين السلطة من مواكبة التغيرات المستجدة في بيئة الطيران المدني، وإعداد السلطة لإدخال تكنولوجيات جديدة، ومساعدتها على تعيين خبراء وطنيين يحلون محل الخبراء الأجانب، وذلك من خلال التدريب التخصصي للنظرء السعوديين المؤهلين. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ١٩٩٧، وكان مقرراً له في البداية أن يدوم ٦ سنوات، وجرى تمديده إلى شهر مارس ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

عمل ٢٤ خبيراً دولياً في هذا المشروع خلال سنة ٢٠٠٨، وقدموا الخدمات الاستشارية إلى مديري المشروع والنظرء السعوديين، حسب الاقتضاء. وتضمنت نشاطات المشروع تفتيشاً شاملاً للطائرات الجديدة للخطوط الجوية العربية السعودية والرحلات الملكية السعودية لضمان الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الموصى بها والإجراءات، بالإضافة إلى التفتيش المنتظم للناقلين الجويين وللمشغلين الجويين، ومراقبة سلامة محطات الإصلاح المرخصة من جانب السلطة العامة للطيران المدني. وقام خبراء تدريب من الايكاف مع المدربين الوطنيين بتنظيم دورات تدريبية إضافية في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية CNS/ATM، والرادار وغير الرادار والتدريب على أجهزة

المحاكاة. وتم توفير الخبرات أيضا في إنشاء وتنفيذ برنامج لتحسين التقدم المهني التخصصي لتطوير خدمات الإطفاء والبحث في المستقبل. واستمر تنفيذ سياسة إحلال المواطنين السعوديين المؤهلين محل الخبراء الدوليين لبلوغ أهداف عملية إضفاء الطابع السعودي على هذه الخدمات.

سنغافورة

تنفيذ برامج التدريب لموظفي الطيران من الدول النامية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله سلطة الطيران المدني في سنغافورة، إلى مساعدة أكاديمية الطيران في سنغافورة على إدارة برنامج لتدريب المشاركين من الدول النامية التي اختارتهم الأكاديمية. وتشمل المساعدة توزيع المعلومات ذات الصلة إلى الدول المتعاقدة وإصدار رسائل المنح ورسائل رفض تقديم هذه المنح. وقد بدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠١ وكان من المتوقع أن يدوم ثلاثة سنوات.

منجزات المشروع

تم تدريب ٥٤ شخصا حائزا على منح من ٣٢ دولة في إطار سبع دورات في مجال التحقيق في حوادث الطائرات وإدارتها، وبرنامج إدارة الطيران المدني، ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، ومراقبة السلامة الجوية/مفتشي صلاحية الطائرات للطيران (الصيانة والهندسة)، ومراقبة السلامة الجوية/مفتشي صلاحية الطائرات للطيران، ومديري مراقبة السلامة الجوية، والنظم المتكاملة لإدارة السلامة في أكاديمية الطيران في سنغافورة.

التنبؤات بالحركة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله سلطة الطيران المدني في سنغافورة، إلى مساعدة السلطة على تحديث نظام تنبؤات بالحركة الجوية لمطار شانغي. ونفذ هذا المشروع في شهر سبتمبر ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

أرسلت الايكاو استشاريا في مجال التنبؤات بالحركة الجوية الى سنغافورة لمدة شهر واحد. ونظر الموظفون في مقر الايكاو في تقرير الاستشاري ووضعوا للمسات الأخيرة عليه وأحالوه الى الحكومة.

الصومال

سلطة الطيران المدني المؤقتة في الصومال (CACAS)

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

واصل هذا المشروع إدارة وتنظيم السلطة المؤقتة للطيران المدني في الصومال بالتنسيق مع منسق الأمم المتحدة المقيم للشؤون الإنسانية في الصومال، ومدير الايكاو الإقليمي بمكتب أفريقيا الشرقية والجنوبية. وواصلت سلطة الطيران المدني الانتقالية في الصومال تقديم خدمات معلومات الطيران، بما في ذلك خدمات المعلومات الملاحية واتصالات الطيران والأرصاد الجوية بدون انقطاع الى الرحلات التي تحلق في المجال الجوي الصومالي من مشروع في نيروبي. وواصل المشروع أيضا توفير خدمات معلومات الطيران للمطار وعمليات الإنقاذ والإطفاء، وخدمات الشرطة الأرضية في مطارات هرجيسة وبربيره وبوساسو. ويشغل المشروع أيضا المحطات الفرعية لاتصالات الطيران في مطاري هرجيسة وغارو، بالإضافة الى مكتب المعلومات لخدمات معلومات الطيران في مطار هرجيسة. وتم في فبراير ٢٠٠٨ الانتهاء من تركيب وتشغيل محطة نهائية ذات فتحات صغيرة جدا (VSAT) والتي ستشكل جزءا من شبكة VSAT الكاملة للجزء الشمالي الشرقي من الاقليم. وستوفر هذه المحطة خدمات شبكة اتصالات الطيران الثابتة الدولية ودوائر التخاطب المباشر لخدمات الحركة الجوية في أقاليم معلومات الطيران المجاورة في أديس أبابا وجيبوتي وممباي وصنعاء وجزر سيشيل. وتم تنفيذ بنجاح الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسى بين الطائرات في ٢٥ سبتمبر ٢٠٠٨. وتم شراء سبع محطات للأرصاد الجوية لمطارات متعددة في الصومال، بما في ذلك محطة لسلطة الطيران المدني والأرصاد الجوية الصومالية ستركب في مطار مقديشيو. ووفر هذا المشروع ١٦ منحة للتدريب في مجالات متعددة في الطيران، بما في ذلك خرائط الطيران لخدمات معلومات الطيران والحد الأدنى المخفض للفصل الرأسى ودورة لمدرسي أمن الطيران وإدارة الطيران. وتم توفير التدريب محليا على برنامج

لوتس نوتس (Lotus Notes) لكل العاملين في نيروبي. وواصلت السلطة CACAS دعم السلطات المحلية وبرنامج الإنمائي للأمم المتحدة ووكالات أخرى للأمم المتحدة بتوفير الخبراء الفنية وتسهيل المهام القصيرة لتقييم المطار. وفي هذا المجال، تم تنفيذ تقييم للممر الجوي الجديد في كل من مطار غارو وهرجيسة وبوساسو ومريكا. وأعيد اصلاح مدرج مطار هرجيسة ووضع بالتالي تحت سلطة وزارة أرض الصومال (صومالي لاند) للطيران المدني والنقل الجوي.

جنوب أفريقيا

مساعدة سلطة الطيران المدني في مجال مراقبة السلامة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله سلطة الطيران المدني في جنوب أفريقيا، الى مساعدة السلطة على بناء وتعزيز قدراتها لتوفير مستوى ملائم لمراقبة السلامة الجوية. وبدأ هذا المشروع في شهر مايو ٢٠٠٧، وكان من المتوقع أن يدوم ١٨ شهرا، ولكن تم تمديده الى نهاية أكتوبر ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

تم بنجاح توظيف العدد المطلوب من المفتشين لتأسيس مهمة مراقبة السلامة. وتم تحديد مقنضيات الدورة التدريبية واستكملت عملية إعداد هذه الدورة. ويواصل حاليا التدريب باستخدام البرامج المحلية والمصادر الخارجية، ولكن أعيق التدريب أثناء العمل بسبب الافتقار إلى المفتشين المؤهلين. وبهدف الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الموصى بها، أعيد النظر في الإطار التنظيمي وتم تعديله. وأعدت المواد الإرشادية للمفتشين وسعدل لإظهار التغييرات التي لحقت بتنظيمات الطيران. وتم تنفيذ خطة رئيسية للاستطلاع ولكنها تحتاج إلى تحسين في مجالات تواتر عمليات التفتيش والتدقيق ومنهجيتها، بالإضافة إلى إنشاء نظام للاستكمال التفائني والتعقب والمتابعة. أما بالنسبة إلى تدقيق سلطة الطيران الاتحادية لسلطة جنوب أفريقيا للطيران المدني، فصدرت التعديلات المدخلة على المواد الإرشادية كما هو مطلوب، بالإضافة إلى تفتيحات أدخلت على تشريع الطيران مما أدى إلى عملية تدقيق.

سري لانكا

برنامج تدريب لمركز التدريب على الطيران المدني

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

حصل مركز التدريب على الطيران المدني في سري لانكا على العضوية الكاملة لبرنامج تدريب لعام ٢٠٠٦، وقدم برنامج التدريب القياسي (STP) 291/154/LAN ENG لكفاءة اللغة الإنجليزية في مجال الطيران إلى منظمي المقابلات وواضعي التصنيفات. وافتتحت هذه الدورة لكي يشارك فيها العاملون الوطنيون والدوليون. وقد أطلق المركز أيضا عملية الإعداد لثلاثة برامج تدريب قياسي للتدريب الأساسي لموظفي الالكترونيات في مجال سلامة الحركة الجوية - التقنيات الأرضية والإحصائية للمتخصصين في مجال الطيران، ودورة للمتخصصين في المقر في مجال خدمات معلومات الطيران (بالإنجليزية). وقد شارك عضو واحد من وحدة إعداد الدورات في المركز في المؤتمر الإقليمي الرابع لتنسيق برامج تدريب الذي انعقد في القاهرة.

تايلند

برنامج تدريبي للدول النامية المشترك بين الايكاو وتايلند

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله مركز الطيران المدني لتايلند، إلى مساعدة المركز على إدارة برنامج لتدريب المشاركين من الدول المتعاقدة لدى الايكاو، والتي اختارها مركز التدريب. وتشمل هذه المساعدة توزيع المعلومات ذات الصلة إلى الدول المتعاقدة لدى الايكاو، وإصدار رسائل المنح ورسائل رفض تقديم هذه المنح. وبدأ هذا المشروع في أغسطس ٢٠٠٨، ومن المقترح أن يدوم ثمانية أشهر.

منجزات المشروع

تم تقديم ٥٨ منحة لثلاث دورات انعقدت في مركز التدريب للطيران المدني بشأن كفاءة اللغة الإنجليزية في الطيران (منظم المقابلات وواضع التصنيفات في مجال نظام الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية لمديري خدمات الحركة الجوية والمسؤولين عن عمليات الطيران ومرحلي الطائرات. ولقد قدمت الايكاو هذه المنح لمشاركين من ١٠ دول.

بعثة الأمم المتحدة لكوسوفو

إنشاء مكتب تنظيم الطيران المدني (CARO)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله بعثة الأمم المتحدة في كوسوفو (UNMIK)، إلى مساعدة هذه البعثة على إعداد المكونات المؤسسية اللازمة لتشغيل بنية أساسية مأمونة وفعالة للطيران المدني، طبقاً للقواعد القياسية الدولية الصادرة عن الايكاو واللوائح التنظيمية للمفوضية الأوروبية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣ وكان من المتوقع أن يدوم سنة واحدة، وتم تمديده إلى نهاية شهر ديسمبر ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

دخل قانون طيران مدني جديد لكوسوفو حيز النفاذ في ٢٠٠٨/٦/١٥، ونص على إنشاء سلطة للطيران المدني ستستلم زمام الأمور من بعثة الأمم المتحدة لكوسوفو (CARO) ابتداء من ٢٠٠٩/١/١. ونفذت وزارة النقل العملية الانتقالية وحصل مطار بريشتينا الدولي على الترخيص الملائم لأنه وفي بالقواعد القياسية الصادرة عن الملحق الرابع عشر للايكاو - المطارات. وحصل موظفو البعثة للأمم المتحدة لكوسوفو على التدريب وفقاً لبرنامج الايكاو للمنح لبدء عملية الترخيص لمقدمي خدمات الملاحة الجوية وخدمات معلومات الطيران وخدمات الأرصاد الجوية. وقد أعدت الإجراءات للحصول على مثل هذا الترخيص. ونفذت المفوضية الأوروبية تقييماً للبعثة في أكتوبر ٢٠٠٨ لكي تضمن امتثالها لبروتوكول الاتفاق المنطوق للطيران المشترك الأوروبية، وكانت النتائج جيدة جداً. ووفرت بعثة الأمم المتحدة المساعدة عن طريق العمل مع الوكالة الأوروبية للسلامة الجوية والمفوضية الأوروبية لتقديم التدريب المتواصل للمفتشين في مجال تنظيمات سلامة الطيران وعمليات التدقيق ذات الصلة، ومن خلال عمليات التفتيش ضمن إطار المشاريع.

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 تدريب وتنفيذ وسائل العمل والتوظيف. وتم التركيز بشكل أساسي على إعداد وتنفيذ إجراءات تصحيحية على المدى القريب والمتوسط، واعتماد التوحيد القياسي لعمليات فعالة وكفّية وتنفيذها على المدى الطويل. وهذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٦ وكان من المتوقع أن يدوم تسعة أشهر، قد تم تمديده إلى سنة ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

وفر المشروع التدريب لموظفي المعهد الوطني للطيران المدني السابق اختيارهم كمقيمين للكفاءة اللغوية. وتم تنفيذ تقييم لجميع العاملين الفنيين في المعهد، بهدف تحديد ما إذا كانوا يستوفون مقتضيات الكفاءة اللغوية وإعداد وسائل التدريب المناسبة. وتم تقييم المنهجية المتبعة لاحتساب رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية وقدمت المشورة المرتبطة بالمنهجية المقابلة التي تتيح القواعد المرتبطة بالرسوم المفروضة على الخدمات في المطارات وخدمات الطيران وفقا لهيكلية التعريفات الجديدة، وقد اعتمدت الإجراءات لاسترداد الرسوم/التكاليف. واستكملت عملية اختيار مراقبي الحركة الجوية من خلال اعتماد منهجية وأدوات تقييم جديدة. وأعدت خطط التوظيف ووضعت الجداول الزمنية الأولية للتدريب أثناء العمل للفنيين العاملين في مجال صيانة المطارات وتسهيلات الطيران بالإضافة إلى مشغلي اتصالات الطيران. وتم إعداد برامج متكاملة للتدريب لتوفير تعدد الجوانب المقدمة في المواد التدريبية، مثل مكتب الإبلاغ عن خدمات الحركة الجوية والاتصالات وخدمات معلومات الطيران، ولتحديث المهارات الفنية من خلال تحليل وتحديد مواصفات الوظائف. وأعدت المنهجية لتطوير برامج التدريب بالإضافة إلى خطة التدريب نصف السنوية في مجال السلامة التشغيلية لجميع الموظفين الفنيين العاملين. وقد استكملت المرحلة الأولى لدليل التدريب على برامج التدريب القياسية (STP) بشأن صيانة التجهيزات الراديوية باستخدام منهجية ترينير.

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 تعزيز سلامة الطيران المدني في فنزويلا. وبدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٤ ومن المتوقع أن يدوم أربع سنوات.

منجزات المشروع

واصل تحقيق التقدم في مراحل التخطيط الثلاث للمشروع مع تنفيذ ٣٣ عقدا للمشتريات، مما تضمن تجديد التجهيزات على المستوى الوطني من خلال حيازة وتركيب وتشغيل النظم والتجهيزات الخاصة بالاتصالات والملاحة والاستطلاع/ادارة الحركة الجوية والبحث والانتفاذ والملاحة الجوية وحماية الحرائق بالمطارات. وقد اتخذت الخطوات لتعزيز الموارد البشرية من خلال التعليم والتدريب الفني للموظفين في مجال العمليات.

برنامج تدريب للمعهد الوطني للطيران المدني

هدف المشروع

هدف من هذا المشروع، الذي يموله المعهد الوطني للطيران المدني في فنزويلا، إلى تحديث وتوسيع قدرات نظام التدريب المنهجي في مركز تدريب الطيران المدني "ميغيل رودريغز"، من خلال اعتماد منهجية الأيكو لبرنامج تدريب في قسم التدريب الخاص به. وهذا المشروع الذي بدأ في سنة ٢٠٠٧ وكان من المخطط أن يدوم سنة واحدة، قد تم تمديده إلى عام ٢٠٠٩.

منجزات المشروع

منحت الوحدة المركزية لبرنامج تدريب مركز تدريب الطيران المدني ميغل رودريغز العضوية الكاملة لبرنامج تدريب في عام ٢٠٠٨، وقد استكمل برنامج تدريبي قياسي واحد جديد وفقا للقواعد القياسية لبرنامج تدريب، وما زال العمل قائما على إعداد برنامجين قياسيين إضافيين. وتم تنظيم حلقة عمل لمعدي الدورات، وقد أرسل خبير إلى مركز التدريب لإعادة تعزيز تنفيذ برنامج تدريب من خلال تنظيم ندوة لمعدي الدورات، وتوفير التدريب في أثناء العمل عند إعداد البرنامجين التدريبيين القياسيين الجديدين وعند تقديم برنامج التدريب للمعلمين. بالإضافة إلى ذلك، تم توفير المساعدة لدعم تنفيذ شروط كفاءة اللغة الانجليزية. وقد قدم خبيران في مجال خدمات الحركة الجوية وخدمات الملاحة الجوية في جنوب أفريقيا دورة عن كفاءة اللغة الانجليزية في مجال الطيران موجهة لمعدي المقابلات وواضعي التصنيفات في مركز تدريب الطيران المدني في بانكوك، وتم في هذه الدورة تدريب موظفين مؤهلين ليصبحوا واضعي التصنيفات، كما وفر الخبيران التدريب في أثناء العمل إلى واضعي التصنيفات الذين حصلوا حديثا على التدريب. بالإضافة إلى ذلك، أعد الخبيران مع الموظفين المحليين خطة التدريب وهي في طور التطبيق.

اليمن

برنامج تدريب لمعهد الطيران المدني والأرصاد الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تموله سلطة الطيران المدني والأرصاد الجوية لليمن إلى تحديث وتوسيع قدرات نظام التدريب المنهجي لمعهد الطيران المدني والأرصاد الجوية من خلال تنفيذ برنامج تدريب. وقد بدأ هذا المشروع في شهر ديسمبر ٢٠٠٨ ومن المتوقع أن يدوم سنة واحدة.

منجزات المشروع

استكملت عملية التوظيف وأرسل خبير برنامج تريبير الى اليمن في ٢٤ ديسمبر ٢٠٠٨ بهدف المباشرة في اتخاذ الخطوات مع سلطة الطيران المدني لتنفيذ المشروع.

المشاريع المشتركة بين البلدان والمشاريع المشتركة بين الأقاليم

إقليم إفريقيا

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله صندوق الأمم المتحدة لمكافحة الإنفلونزا، إلى الحد من خطر نقشي إنفلونزا الطيور وما شابهها من أمراض معدية من خلال المسافرين جوا بفضل ترتيبات تعاونية بين الدول/الإدارات المشاركة والمطارات. وتهدف الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي (CAPSCA) إلى تقديم المساعدة إلى الدول لتمكينها من الامتثال للمادة ١٤ "منع انتشار الأمراض" لاتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300)، وعلاوة على ذلك يلزم "الملحق ٩ - التسهيلات" الدول بإعداد خطة وطنية في مجال الطيران تحسبا لنقشي مرض معد خطير. ويتوقع أن يستغرق تنفيذ هذا المشروع الذي بدأ في مارس ٢٠٠٨ سنتين.

منجزات المشروع

شهدت مدينتا داكار وجوهانسبورغ تنظيم حلقتي عمل بشأن موضوع منع انتشار الأمراض المعدية من خلال السفر جوا بمشاركة ٢٠ مندوبا من مديريات الطيران المدني، والسلطات المعنية بالمطارات، والسلطات المعنية بالصحة العامة وشركات الطيران. وانضمت جمهورية الرأس الأخضر وتشاد ونيجيريا إلى هذا المشروع في عام ٢٠٠٨. وأبدت دول أخرى رغبتها في الانضمام إلى المشروع خلال انعقاد اجتماع الإيكو الإقليمي الخاص لإفريقيا والمحيط الهادئ في مجال الملاحة الجوية في دوربان. واكتملت عملية تعيين منسق إقليمي في إفريقيا الغربية والوسطى ورئيس المسؤولين الطبيين للسلطة النيجيرية المعنية بالطيران المدني. وأما تعيين منسق إقليمي لإقليم شرق إفريقيا والجنوب الإفريقي ورئيس المسؤولين الطبيين للسلطة المعنية بالطيران المدني في جنوب إفريقيا فلا يزال قيد الإعداد.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الدول الأعضاء في اتحاد أعضاء بنجول (جمهورية الرأس الأخضر، وغامبيا، وغانا، وغينيا، وليبيريا، ونيجيريا، وسيراليون) وبدعم عيني ومالي من الجهات المانحة، إلى تعزيز مستوى سلامة وكفاءة عمليات النقل الجوي من خلال إعداد مجموعة إقليمية من مفتشين ذوي مؤهلات عالية في مجال السلامة للاضطلاع بأنشطة التحقق، والمراقبة المستمرة، والتدقيق والتدريب؛ وسن قوانين ولوائح تنظيمية منسقة متعلقة بالطيران وإجراءات المراقبة/لتحقق؛ وتوفير المساعدة إلى الدول على تنفيذ أنشطة مراقبة السلامة الجوية، عند الضرورة، وتحديد جدوى إعداد مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في الدول الأعضاء في مجموعة اتفاق بنجول (COSCAP-BAG). وجرى تمديد فترة هذا المشروع، الذي بدأ في عام ٢٠٠٥ لفترة أولية لمدة سنتين، إلى عام ٢٠١٠.

منجزات المشروع

تحسنت وضعية التوظيف في مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في الدول الأعضاء في مجموعة اتفاق بنجول (COSCAP-BAG) بفضل تعيين رئيس جديد للمستشارين الفنيين/خبير في مجال العمليات الجوية ومساعد إداري وإدراج قسم خاص بسلامة وترخيص المطارات، يتألف من خبير في المطارات ومفتش إقليمي للمطارات. وجرى توسيع الفريق العامل المعني بسلامة الطيران ليأخذ في الاعتبار سلامة المطارات. ووقع على مذكرة تفاهم بشأن خطة المفتشية التعاونية، للسماح بإنشاء فريق أكبر من المفتشين لتنفيذ المشروع تنفيذًا فعالًا. وأقام مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في الدول الأعضاء في مجموعة اتفاق بنجول (COSCAP-BAG) تعاونًا مع الإيكاو وإدارة الطيران الفيدرالي الأمريكي من أجل تدريب ٢٥ مفتشًا من مفتشي السلامة الحكوميين على الصلاحية للطيران وعمليات الطيران، مما أدى إلى إ نجاح المرحلة الأولى من تدريب مفتشي السلامة الحكوميين بنجاح. وحظي المشروع بالموافقة على وضع مرحلة ثانية لبرنامج تريب مفتشي السلامة الحكوميين. وانتهى إعداد أدلة عن تأهيل وتدريب المفتشين المعنيين بالصلاحية للطيران والواجبات المنوطة بهم، والتحقق والمراقبة المستمرة. وأنجز كتيب مفتشي الصلاحية للطيران وبدا العمل بشأن إعداد كتيب ومواد إرشادية لمفتشي العمليات الجوية. وأحرزت بعض الدول الأعضاء في بنجول تقدمًا كبيرًا في مواءمة اللوائح التنظيمية الحالية مع اللوائح التنظيمية العامة التي أعدها مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في الدول الأعضاء في مجموعة اتفاق بنجول (COSCAP-BAG). وبالتعاون مع برنامج التنفيذ الشامل لإقليم إفريقيا والمحيط الهندي، جرت في الدول الأعضاء في بنجول مجموعة من عمليات تحليل الثغرات اعتمادًا على منهجية خطة الإيكاو العالمية للسلامة الجوية بغرض تحديد الدعم اللازم للوفاء بالتزامات السلامة الجوية.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الدول الأعضاء في الاتحاد الاقتصادي والنقدي لأفريقيا (الكاميرون، وتشاد والكونغو، وغينيا الاستوائية، والغالون، وساوتومي وبرنسيبي)، بمساهمة مالية من البنك الإفريقي للتنمية، وشركة بوينغ، وكالة التعاون الفرنسية، والتسهيل المالي الدولي لسلامة الطيران (IFFAS)، إلى تعزيز سلامة عمليات النقل الجوي، وتسهيل إيجاد نهج متكامل بخصوص الخبرات الفنية المشتركة، وزيادة المعارف والمؤهلات الفنية للمفتشين الوطنيين، من خلال تقديم التدريب في قاعات الدرس وأثناء العمل، وتنفيذ مهام ترخيص ومراقبة المشغلين الجويين الإقليميين بالنيابة عن سلطة الطيران المدني، التي تعتبر قدرتها الرقابية محدودة في الوقت الراهن، وإنشاء برنامج لتفتيش المطارات يقود إلى إقامة منظمة لسلامة الطيران بين الدول الأعضاء. وقد تمت الموافقة على هذا المشروع في سنة ٢٠٠٥ ولكنه بدأ في عام ٢٠٠٨ بسبب عدم الاستقرار السياسي والقيود على السفر إلى انجamina التي اختيرت كمقر للمشروع ومن المتوقع أن يدوم ثلاث سنوات.

منجزات المشروع

يقع مكتب المشروع في الوقت الراهن في نجامينا ويعمل فيه أربعة موظفين، بمن فيهم مفتشان إقليميان معنيان بالصلاحية للطيران، ومفتش واحد معني بالعمليات الجوية وخبير واحد في مجال العمليات الجوية/ومنسق واحد معني بالمشروع. وعقد اجتماع للجنة التوجيهية في دوالا في أبريل ٢٠٠٨.

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

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

عقد اجتماعان للجنة التوجيهية وحقق المشروع أهدافه وأغراضه خلال السنة الأولى من تنفيذه. وحقق البرنامج نصف عملياته لتقييم حالة الإجراءات التصحيحية التي اتخذتها الدول الأعضاء استجابة لأحدث عملياتها للتدقيق المنفذة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. ووُعد برنامج عمل مفصل لسن اللوائح التنظيمية العامة للعمليات الجوية، والصلاحية للطيران وإجازة العاملين. ووُضعت خطة تدريبية شاملة لمفتشي السلامة الجوية على المستويين الوطني والإقليمي، وكذلك خطة عمل مفصلة لإعداد الأدلة الإجرائية والوثائق اللازمة للمفتشين المعنيين بالعمليات الجوية، والصلاحية للطيران وإجازة العاملين.

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

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

تلقت السلطات المعنية بالطيران المدني في دولتين عضويتين المساعدة على صياغة تعديل لقانون الجو الوطني. ونفذت بعثات في خمس دول من أصل الدول الأعضاء الثماني لتقييم امتثال السلطات المعنية بالطيران المدني للوائح التنظيمية وتنفيذها للإجراءات وفقا لملاحق الايكاو ١ و ٦ و ٨ والمواد الإرشادية الواردة في دليل إجراءات تفتيش العمليات والترخيص والمراقبة المستمرة (Doc 8335). وبعد إنجاز عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، ولمساعدة المفتشين الوطنيين على إجراء عمليات تفتيش ساحة وقوف الطائرات، تم رصد حالة تنفيذ تطبيق خطط العمل التصحيحية الجديدة. وتم إعداد مشروع تعديل على اللوائح التنظيمية القائمة وأدخلت لوائح تنظيمية جديدة تتمشى مع عملية توسيع نطاق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وأجرت إدارة الطيران الفيدرالي الأمريكي تدريباً رسمياً في سال، وفي مقر هيئات الطيران الأوروبية المشتركة (هولندا)، وفي وكالة السلامة الجوية الأوروبية (ألمانيا)، ونفذت عمليات تفتيش لبرنامج تقييم سلامة الطائرات الأجنبية

في مكتب تولوز الإقليمي للإدارة العامة للطيران المدني في فرنسا. وشارك مفتشو مشروع التطوير التعاوني للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في الدول الأعضاء في الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا (COSCAP-UEMOA) في حلقة دراسية عن خطة الأيكاو العالمية للسلامة عقدت في أبوجا واستضافوا أول حلقة دراسية باللغة الفرنسية عن خطة الأيكاو العالمية للسلامة الجوية في واغادوغو. وجرى تحديث الموقع الشبكي لمشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران بانتظام لتبادل المعلومات مع مجتمع الطيران.

إقليم أمريكا

التعاون الفني للجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني

منجزات المشروع

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

منجزات المشروع

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

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)، إلى إعداد نموذج إداري جديد لمعهد أمريكا اللاتينية للتدريب على الملاحة الجوية بغية الترويج لحافطة المنتجات والإدارة المباشرة للخدمات وإلى تعيين المفتشين ذوي المؤهلات العالية بغرض إنشاء وتطوير خطط/برامج موجهة نحو المنافسات للحصول على الاعتمادات والتراخيص التي تضعهم على المستوى العالمي. وبدأ هذا المشروع في يونيو ٢٠٠٨ ويتوقع أن يدوم تسعة أشهر.

منجزات المشروع

قام خبيران بإعداد النموذج الإداري الجديد لمعهد التدريب التابع لمؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA). وسمح النموذج الجديد لمعهد أمريكا اللاتينية للتدريب على الملاحة الجوية بأن يبقى على آلية فعالة لإبرار الإيرادات التي تتفق مع سمات الخطة الاستراتيجية لمؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA).

ادارة الشبكة الرقمية للاتصالات والملاحة والاستطلاع، الشبكة الرقمية لبلدان أمريكا الجنوبية وادارة قسم الساتل

هدف المشروع

الهدف من المشروع الذي تموله 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 الجوية والاستطلاع من خلال الشبكة الرقمية لبلدان أمريكا الجنوبية (REDDIG) مع الوضع في الاعتبار للتطورات الإقليمية كما يهدف الى تحديث خدمة الاتصالات المشتركة للطيران وجعلها متجانسة وقابلة للتواصل مع الشبكات الرقمية الأخرى في منطقة الكاريبي وأمريكا الجنوبية (CAR/SAM). ويتوقع لهذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٣ أن يستمر لمدة ٥ سنوات وقد تم تمديده حتى عام ٢٠١٠.

منجزات المشروع

واصل المشروع ادارة الشبكة الرقمية لبلدان أمريكا الجنوبية وإدارة قسم الساتل بطريقة فعالة وذلك بمراقبة قسم الساتل الذي يوفر للدول شبكة عمل مأمونة وقوية لخدمات الاتصالات اللاسلكية في مجال الطيران. وتم الإبقاء على الصلاحيات الأصلية في الاتفاق المتجدد لإدارة الساتل. كما تم توفير دورات تدريبية لصيانة وتشغيل محطات الشبكة الرقمية لبلدان أمريكا الجنوبية وإدارة الساتل باللغتين الإنجليزية والإسبانية للموظفين التقنيين الجدد. ونقل مركز ادارة الشبكة الرقمية لأمريكا الجنوبية الى إيزيزا للتبادل بين مركزي مراقبة الشبكة وتوفير المزيد من القوة لتشغيل الشبكة الرقمية لبلدان أمريكا الجنوبية.

انتقال النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في منطقة الكاريبي وأمريكا الجنوبية، حل مشكلة الزيادة في منطقة الكاريبي وأمريكا الوسطى وأمريكا الجنوبية

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الذي تموله حكومات بوليفيا وشيلي وكولومبيا وكوبا وإسبانيا وفنزويلا ومؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)، هو وضع خطة لتنمية الجوانب التقنية والمالية والتشغيلية لنظام تقويم الإشارات بالأقمار الصناعية لمنطقة الكاريبي وأمريكا الجنوبية

مع مراعاة التنمية التدريجية التي تمت في المنطقة وتوصيات المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/11) واستنتاجات المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ لمنطقة الكاريبي وأمريكا الجنوبية (GREPECAS). وتم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٣ ولفترة زمنية قدرها ٤ سنوات حتى نهاية عام ٢٠٠٨.

منجزات المشروع

حدد الاجتماع السادس للجنة تنسيق المشروع والذي انعقد في نيسان/أبريل في سانتياغو في شيلي مرحلة ثالثة للمشروع لتحليل جميع البدائل ووضع خطة تجريبية وتجهيز البيانات للحصول على رسالة شبيهة بنظام تقويم الإشارات بالأقمار الصناعية لبيان جدوى تنفيذ نظام تقويم الإشارات بالأقمار الصناعية في منطقة الكاريبي وأمريكا الجنوبية استنادا إلى بيانات الزمن الحقيقية. ورهنا بوجود نتائج إيجابية لهذه الدراسة سوف تجري دراسة لتحليل التكاليف والفوائد فضلا عن تنفيذ مهام التصحيح والتصديق. ووافقت الدول في منطقة الكاريبي وأمريكا الجنوبية على قرار لدعم تنفيذ نظام تقويم الإشارات بالأقمار الصناعية.

المفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية والدعم التقني للماتل للاتصالات والملاحة والاستطلاع

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الذي تموله الأرجنتين، وبوليفيا، والبرازيل، وشيلي، وبنما، وبيرو، وباراغواي، وأوروغواي، وفنزويلا، هو وضع وتنفيذ مبادرات عالمية لخطة الملاحة الجوية تفضي إلى الانتقال من نظام إدارة الملاحة الجوية عن طريق النظم الأرضية إلى نظام قائم على أداء الطائرة وتنفيذ وضمن الجودة لخدمات المعلومات للطيران ونظم إدارة السلامة وفقا للقواعد الدولية ووضع إستراتيجية لتنفيذ وإدماج نظم الملاحة الجوية التلقائية في منطقة الكاريبي وأمريكا الجنوبية وذلك لتسهيل تبادل المعلومات والتعاون في مجال اتخاذ القرار لجميع عناصر نظام إدارة الملاحة الجوية. ويتوقع لهذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٧ أن يستمر لمدة خمس سنوات.

منجزات المشروع

تشمل أنشطة المشروع وضع مادة توجيهية عن خطة العمل لتنفيذ الملاحة التي تستند إلى الأداء ووضعت مادة توجيهية أيضا لتحسين الاتصالات والملاحة والاستطلاع وذلك لتلبية الاحتياجات التشغيلية على المدى القصير وال المدى المتوسط وتنفيذ شبكة العمل ووضع مشروع مواد لتنفيذ نظم التشغيل الآلي في جنوب أمريكا وبرامج لسلامة الدولة ونظم لإدارة السلامة كما تم جمع بيانات جوية وتحليلها لفهم تدفقات الحركة في مجال جوي معين. ومنح المشروع ١٦ زمالة للمشاركة في حلقتي تنفيذ في منطقة جنوب أمريكا اللاتينية.

نظام إقليمي للإشراف على السلامة

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

واصل هذا المشروع بفعالية وكفاءة عالية إدارة وضع أنشطة مختلفة شملت قواعد الطيران لأمريكا اللاتينية وتحديد مراكز اتصال في الدول المتعاقدة وتنظيم اجتماعات وحلقات عمل وحلقات نقاش وحلقات عمل في مجالات السلامة والعمليات والصلاحية للطيران وتفتيش المطارات وطب الطيران ووضع أدلة تقنية وإجازة الموظفين وتدريب المدققين، مع اتباع معايير المنظمة الدولية للوحيد القياسي، في نظم إدارة السلامة كما لعب التدريب دوراً نشطاً وتم منح ٧٩ زمالة للأنشطة ذات الصلة بالمشروع.

منطقة آسيا والمحيط الهادئ

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

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

تم تعيين أحد خبراء أروصاد الطيران لمدة ثلاثة أشهر لتقييم أوجه النقص في وضع حلول برامجية وفعالة التكاليف. وكشفت زيارات قصيرة تمت الى الدول المشاركة عدم وجود معدات لقياس الأروصاد الجوية فضلا عن غياب نظم إدارة الجودة وغياب السلطات الارصادية المحددة والاتفاقات الثنائية للخدمات بين الدول وعدم وجود موظفين مدربين وعدم مؤثوقية نظم الاتصالات اللاسلكية. وأدرجت مجموعة من التوصيات في التقرير النهائي الذي سيتم تعميمه بعد ديسمبر ٢٠٠٨. وقدمت منح من المرفق المالي الدولي لسلامة الطيران لتغطية تكاليف المشروع.

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

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الذي تموله ادارة الطيران المدني وسلطات المطارات في الدول المشاركة والمناطق الإدارية (الصين (هونج كونج وماكاو) واندونيسيا وماليزيا ونيبال والفلبين وسنغافورة وجزر سليمان وتايلند وتونغا وفيتنام) هو الحد من مخاطر انتشار أنفلونزا الشبيهة بالأمراض المعدية بواسطة المسافرين وذلك بوضع ترتيبات تعاونية بين الدول المشاركة والإدارات والمطارات. وسوف يتحقق ذلك ابتداء بتطبيق وتنفيذ المبادئ التوجيهية للايكاو لمنع انتشار الأمراض المعدية في المطارات الدولية الرئيسية فضلا عن تدريب الموظفين من سلطات الطيران المدني المشاركة والمطارات والخطوط الجوية في مجال طب الطيران من أجل مواصلة تنفيذ المبادئ التوجيهية ومساعدة الدول الأخرى في المنطقة التي قد تتضمن الى البرنامج. وتم تمديد هذا البرنامج الذي بدأ في أيلول/سبتمبر ٢٠٠٦ حتى عام ٢٠١٠.

منجزات المشروع

قام أحد خبراء طب الطيران بزيارة مطارات بالي وسيبو وجاكارتا وجينان وكوالالمبور ومانيلا وسنغافورة وتايلند وأجرى تقييما مشتركا مع منظمة الصحة العالمية لمدى تطبيقها وتنفيذها لخطة الايكاو التوجيهية بشأن التأهب العالمي (جوانب الطيران) فيما يتعلق بأمراض أنفلونزا الطيور والأمراض المعدية. وقدم تدريبا أثناء الخدمة لموظفي المطارات والخطوط الجوية. وعقدت حلقات عمل لإجازة موظفي طب الطيران في كل من كراتشي ونيودلهي. وقدمت تقارير عن الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي أثناء المؤتمر الخامس والأربعين للمدراء العموميين لإدارات الطيران المدني وفي منتدى التنمية المشترك بين الايكاو والبنك الدولي. وعقد الاجتماع الثاني للجنة التوجيهية في بالي تم خيها طلب الموافقة على مشروع قدمه مؤتمر رؤساء الطيران المدني. وعقد الاجتماع الثاني للفريق المعني بطب الطيران في المكتب الإقليمي للايكاو في بانكوك. وتم استنباط خلاصات مهمة تتعلق بمستوى التخطيط في الدول بشأن التأهب للطوارئ فضلا عن خطط التأهب في المطارات ولدى الخطوط الجوية. وتم استخدام المنح المقدمة من صندوق الأمم المتحدة المركزي لأنفلونزا الطيور لسداد تكاليف المشروع. وانضمت جزر سليمان

وتونغا وفيتنام إلى الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي في سنة ٢٠٠٨.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تموله الحكومات والإدارات المشاركة من استراليا، وبوتان، وبروني دار السلام، وكمبوديا، والصين، ومنطقة هونغ كونج الإدارية الخاصة ومنطقة ماكاو الإدارية الخاصة) وفيجي، والهند، واندونيسيا، واليابان، وكريباتي، جمهورية لاو الشعبية الديمقراطية، ومالديف، وماليزيا، ومنغوليا، ونيبال، والفلبين، وجمهورية كوريا، وسنغافورة، وسري لانكا، وتايلند، وتيمور - ليشتي، وفيتنام، إلى تعزيز الامتثال للاتفاقات الدولية وقواعد الايكاو والممارسات الموصى بها (SARPs) والمواد التوجيهية ذات الصلة بأمن الطيران (AVSEC). ويهدف أيضا إلى إنشاء هيكل تدريبي للتعاون والتوثيق في مسائل أمن الطيران وتدريب موظفي أمن الطيران. وُحدد لهذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٤ على أمل أن يستمر لمدة ٣٦ شهرا حتى نهاية عام ٢٠١٣.

منجزات المشروع

زادت العضوية في البرنامج من ٢١ دولة إلى ٢٣ دولة وإدارة في عام ٢٠٠٨. وتم وضع برامج وطنية لأمن الطيران في ١٦ دولة فضلا عن ٤ دول لا تزال في حالة انتظار، كما تم تقييم تسعة برامج للنقل الجوي وكذلك ١٣ برنامجا لمراقبة الجودة. وتم وضع ١٥ برنامجا وطنيا للتدريب وتعميمها على الدول والإدارات الفردية. ونفذت تسع دورات قطرية للمرشدين في مجال أمن الطيران اشترك فيها أكثر من مائة شخص. ونفذت دورة وطنية لمفتشي أمن الطيران في فيتنام اشترك فيها ٢٠ شخصا ونظمت حلقة عمل لمراقبة الجودة لجزر المحيط الهادئ عقدت في تونغا. ووضع تشريع نموذجي لأمن الطيران لتتقيح تشريعات وطنية لعشرين دولة وإدارة كما استكمل ١٧ تقريرا. ويجري حاليا وضع قواعد نموذجية لأمن الطيران. كما تمت زيارة للتقييم إلى بروني دار السلام وقدمت منح مالية من المفوضية الأوروبية لإرسال أحد مستشاري التدريب في مجال أمن الطيران وأحد خبراء القانون الجوي إلى الميدان.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع التعاوني الذي تموله الصين وجمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية ومنغوليا وجمهورية كوريا، والذي يتم تنفيذه بواسطة صندوق استئماني مقدم من الدول المشاركة وبدعم من شركة أير باص واتحاد الخطوط الجوية لآسيا والمحيط الهادئ وشركة بوينغ وشركة بومبارديا

والمفوضية الأوروبية والإدارة الاتحادية للطيران والمرفق المالي الدولي لسلامة الطيران وكندا ترانسبورت، إلى تعزيز السلامة والكفاءة في عمليات النقل الجوي في المنطقة. ومشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران هو محفل مخصص لتعزيز استمرار الحوار والتنسيق والتعاون في المسائل ذات الصلة بسلامة الطيران فيما بين إدارات الطيران المدني المشاركة فيه وخلق بيئة لتوحيد وتطوير سياسات وإجراءات وقواعد الرقابة على السلامة. كما يتيح أيضا وسيلة فعالة للتكاليف لإجراء عمليات التفتيش وتسجيل المشغلين ومنشآت التدريب والطيران ولتدريب موظفي رقابة السلامة. بالإضافة إلى ذلك، فإنه يتيح للدول التعزيز الفعال لمنع الحوادث بإنشاء الفريق الإقليمي المعني بسلامة الطيران في شمال آسيا والإشراف عليه. ويتوقع لهذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٣ أن يستمر لمدة خمس سنوات وقد تم تمديده حتى نهاية عام ٢٠١٢.

منجزات المشروع

تم توسيع البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة الطيران لإجراء عمليات التدقيق لجميع المجالات ذات الصلة بالسلامة ومساعدة الدول على تنفيذ قواعد وتوصيات الايكاو وفقا لذلك. وتم بالفعل تنفيذ توصيات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة الطيران وذلك بإصدار مادة توجيهية وتوفير الاعتمادات لحلقات العمل والتدريب. واستخدم نظام للإبلاغ عن حالة التنفيذ ولتتبع عملية تنفيذ التوصيات. ومن أجل تحسين عنصر الكفاءة و الفعالية عقد اجتماع مشترك لأفرقه السلامة في مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في شمال آسيا وجنوب آسيا وجنوب شرقي آسيا. وأعطت اللجنة التوجيهية أولوية عليا لتدريب المفتشين الوطنيين. كما قدمت دورات تدريبية في الدول التي كان عدد المشاركين الوطنيين بها يبرر تقديم هذه الدورات وقدمت أيضا في مواقع مركزية في الأقاليم الفرعية. وتمت دعوة مشغلي الطيران ومقدمي الخدمات لإرسال المشاركين إلى حلقات ودورات تدريب. وتم بالفعل تنفيذ ١٥ دورة وحلقة عمل وحلقة دراسية في مجالات سلامة مقصورة القيادة والتحقيق في الحوادث والسلع الخطرة واختبارات الكفاءة والتقدير في اللغة الانجليزية وصيانة نظم ادارة السلامة ومنع الحوادث والتلجج الأرضي ونظم الإبلاغ عن الحوادث (المركز الأوروبي لتنسيق الإبلاغ عن الحوادث) (ECCARIS)، اشترك فيها ٥٩٩ شخصا مما رفع عدد الوطنيين الذي تم تدريبهم منذ بدء البرنامج إلى ٣٤٤٨ شخصا حضروا ١٠٥ دورة/حلقة دراسية/حلقة عمل. ولمساعدة الدول في تنفيذها لبرنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة الطيران ولا سيما في مجال مراقبة السلامة تم إشراك خبراء أجانب على أساس قصير الأجل. فضلا عن ذلك، جرى التعاون بين الدول الأعضاء والمانحين في مجالات السلع الخطرة وسلامة المطارات وخدمات الملاحة الجوية والتحقيق في الحوادث.

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

هدف المشروع

هذا المشروع هو اتفاق تعاوني تموله حكومات بنغلاديش، وبوتان، والهند، ومالديف، ونيبال، وباكستان، وسري لانكا، ويتم تنفيذه بواسطة صندوق استئماني توفره الدول المشاركة بدعم من شركة أير باص وشركة بوينغ والمفوضية الأوروبية والإدارة الاتحادية للطيران والمرفق المالي الدولي لسلامة الطيران وتراسبورت كندا. والهدف من المشروع هو تعزيز سلامة وكفاءة النقل الجوي في شبه المنطقه. وتتمثل الأهداف الرئيسية للمرحلة الثالثة في تعزيز إطار العمل المؤسسي الإقليمي للطيران والمساعدة في وضع إطار عمل تنظيمي موحد وتعزيز نهج النظام الشامل لإجراءات أنشطة مراقبة السلامة استنادا إلى التنفيذ الفعال لبرنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة الطيران وتحقيق قدرات مراقبة فعالة ووضع نظام إقليمي لتبادل المعلومات وتحسين فرص الحصول على المعلومات ذات الصلة بالسلامة ومساعدة سلطات الطيران المدني في الدول الأعضاء في جهودها الرامية إلى الامتثال للقواعد الدولية والوطنية للطيران المدني ودعم تنمية الموارد البشرية في مجال الطيران المدني. ويتوقع لهذا المشروع الذي بدأ في عام ١٩٩٨ أن يستمر لمدة خمس سنوات وقد تم تمديده حتى سنة ٢٠١٢.

منجزات المشروع

بعد توسيع برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، تم أيضا توسيع برنامج COSCAP-SA الذي بدأ مرحلته الثالثة في يناير ٢٠٠٨ ليشمل جميع مجالات السلامة التي تغطيها القواعد والتوصيات الدولية. وتم تنفيذ دورات تدريبية في كل الدول التي كان عدد المشاركين الوطنيين فيها يبرر تقديم هذه الندوات، وفي المواقع المركزية في الأقاليم الفرعية. وتم تنفيذ ٢٨١ دورة تدريبية وحلقة دراسية اشترك فيها ٦٤٩٨ شخصا. ودعي مشغلو الطيران المدني وخدمات الطيران المدني إلى إرسال مشاركين إلى دورات التدريب. وتم استعراض الوثائق والأدلة ذات الصلة بالسلامة واستكمالها وإعادة إصدارها. كما تم تكوين فرقة عمل لتوحيد قواعد الصيانة. وقام الخبراء الإقليميون بمهام لتقديم المساعدة التقنية لكل واحدة من البلدان مرتين في السنة من أجل تنفيذ مهام مراقبة السلامة وعقد دورات تدريبية أثناء الخدمة والمساعدة في استعراض القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة بمراقبة السلامة كما تم استكمال الموقع على الشبكة وتوسيعه لتوفير تغطية أوسع للمعلومات والمواد التوجيهية ذات الصلة بالسلامة. وتم تعزيز منع الحوادث بواسطة الفريق الإقليمي لسلامة الطيران في جنوب آسيا وفقا لخطة الايكاو العالمية لسلامة الطيران. ووافقت مشاريع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في شمال آسيا وجنوب آسيا وجنوب شرقي آسيا على عقد اجتماع مشترك للأفرقة الإقليمية لسلامة الطيران مع الفريق الآسيوي الإقليمي لسلامة الطيران. وتم تحديد أحد كبار المسؤولين في كل فريق للاشتراك في ذلك الاجتماع بوصفه منسقا وطنيا وليعمل كمركز اتصال لمهمة التنسيق والاتصال بين الدول المعنية ومشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في جنوب آسيا. وعقد اجتماع للمنسقين الوطنيين في بوتان لمناقشة استراتيجيات التنفيذ والاحتياجات الخاصة للدول.

كما تم استعراض التعزيزات ذات الصلة بالسلامة التي حددها فريق سلامة الطيران التجاري، الولايات المتحدة الأمريكية والمبادرة الأوروبية لاستراتيجيه السلامة (المفوضية الأوروبية) واعتمادهما عن طريق فريق جنوب آسيا الإقليمي لسلامة الطيران كما وضع نظام لمتابعة التوقيع لتنفيذها على مستوى الدول وتم تضمينه في الموقع على الشبكة. وأنشئ فريق وطني لسلامة الطيران المدني في كل واحدة من الدول الأعضاء بالتنسيق مع المكتب الإقليمي لجنوب آسيا لسلامة الطيران والفريق الآسيوي الإقليمي لسلامة الطيران واستخدمت منحة مقدمة من المرفق المالي الدولي لسلامة الطيران في تقديم المساعدة الإضافية لتنمية إجازة الموظفين وطب الطيران المدني. كما استخدمت منح مقدمة من المفوضية الأوروبية لإرسال أحد الخبراء الإقليميين في مجال خدمات معلومات الطيران إلى الميدان فضلا عن إرسال أحد الخبراء الإقليميين المعنيين بسلامة المطارات.

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

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

أنشأ مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في جنوب شرقي آسيا آلية لتنفيذ خطة الايكاو العالمية لسلامة الطيران وعلى نحو يماثل برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، تم توسيع هذه الآلية لتدقيق جميع المجالات المتصلة بالسلامة من أجل مساعدة الإدارات الأعضاء في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية لمنظمة الايكاو. وأولت اللجنة التوجيهية أولوية عليا لتدريب المفتشين الوطنيين. ونفذت دورات تدريبية في كل واحدة من الدول حيث تطلب عدد المشاركين الوطنيين ذلك ولكن غالبا ما يتم التدريب في المواقع المركزية في شمال المنطقة. ودعي مشغلو خدمات الطيران إلى إرسال مشاركين إلى هذه الدورات التدريبية. ونفذت حتى الآن ٢٤ دورة وحلقة دراسية وحلقة عمل شارك فيها ١٠١١ شخصا. وعقد الاجتماع

التاسع لفريق سلامة الطيران الإقليمي في جنوب شرقي آسيا في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠٠٨. وأصدر الفريق عدة وثائق توجيهية ووفر حلقات العمل للمساعدة في تنفيذ توصيات فريق سلامة الطيران الإقليمي لجنوب شرقي آسيا. ووضِع نظام للإبلاغ عن حالة التنفيذ ولمتابعة تنفيذ التوصيات. وتواصلت أنشطة مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران، جنوب شرقي آسيا من أجل تعزيز التعاون بين الإدارات المشاركة في إصلاح أوجه النقص في مراقبة السلامة في المنطقة. وكان برنامج المشروع نشطا في جنوب شرقي آسيا وقدم الدعم إلى كل من بروني دار السلام وكمبوديا وفيتنام فيما يتعلق بخطط عملها الإصلاحية. كما كان المشروع نشطا أيضا في تقديم المساعدة إلى الصين (منطقة هونج كونج الإدارية الخاصة ومنطقة ماكاو الإدارية الخاصة)، وجمهورية لاو الشعبية الديمقراطية، والفلبين، وميانمار فيما يتصل بتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية المتعلقة بتدقيق السمة الجوية.

منطقة أوروبا والشرق الأوسط

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

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

ظلت أولوية المشروع الذي يهدف إلى تحقيق نظام موحد للقواعد هي وضع مشاريع لقواعد موحدة لسلامة الطيران والأمن القائم على النموذج الأوروبي حسب الاقتضاء وتدريب المفتشين. وتمت صياغة برامج نموذجية وطنية لسلامة الطيران المدني تتضمن القواعد والتوصيات الدولية للايكاو وتدابير الأمن المعززة بالتشاور مع الإدارات الوطنية وتواصلت الجهود لتنفيذ توصيات الايكاو فيما يتعلق بالسوائل والهلاميات والأيروسولات والأكياس المؤمنة التي يمكن اكتشاف التلاعب فيها. كما طُرحت مبادرة بالتعاون مع البرنامج التعاوني لأمن الطيران في منطقة آسيا والمحيط الهادئ لوضع مذكرة تفاهم لاستخدامها من قبل الدول لقبول سلسلة الإمدادات لكل واحدة منها فيما يتعلق بالأكياس المؤمنة والسوائل والهلاميات والايروسولات.

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

هدف المشروع

يمثل هذا المشروع اتفاقاً تعاونياً بين دول كومونلث الدول المستقلة وهي أرمينيا، وأذربيجان، وبيلاروس، وجورجيا، وكازاخستان، وقيرغيزستان، وطاجيكستان، وتركمانستان، وأذربيجان، وينفذ في إطار الصندوق الذي أنشأته كومونلث الدول المستقلة وبدعم من شركة إير باص وشركة بوينغ وشركة جنرال إلكتريك والمفوضية الأوروبية وشركة إلوشن للطيران ولجنة الطيران المشتركة بين الدول وبدعم مالي أيضاً مقدم من المرفق المالي الدولي لسلامة الطيران. وتتمثل أهدافه في تعزيز قدرات الدول في مجال مراقبة السلامة الجوية عن طريق إنشاء مركز تدريبي/استشاري إقليمي في مجال السلامة في الطيران تابع للجنة الطيران المشتركة بين الدول وتقديم المساعدة في التغلب على أوجه النقص وتوفير التدريب للمفتشين الوطنيين وتوحيد قواعد الطيران الوطنية حسب الاقتضاء. وبدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠١ وكان من المتوقع أن يستغرق ٦ سنوات إلا أنه يتم تمديده على أساس سنوي.

منجزات المشروع

تم في عام ٢٠٠٨ عقد خمس حلقات دراسية دولية فضلاً عن المؤتمرات واجتماعات التنسيق وتلقى التدريب أكثر من ٢٠٠٠ مفتش وخبير من إدارات الطيران في المنطقة. وبدعم من شركة إير باص وشركة بوينغ استمر العمل في وضع نظام شامل لقواعد الطيران لإدخاله على نحو تدريجي في التشريعات الوطنية في الدول. وتم تنظيم دورات لتدريب مفتشي سلامة الطيران في مركز التدريب والمركز الاستشاري الذي أنشئ حديثاً وذلك بالتنسيق والدعم المالي من المرفق المالي الدولي لسلامة الطيران المقدم لمفتشين من أرمينيا، وأذربيجان، وبيلاروس، وكازاخستان، وقيرغيزستان، ومولدوفا، والاتحاد الروسي، وطاجيكستان، وتركمانستان، وأوكرانيا.

