



Doc 10001

وثائق لدورة الجمعية العمومية
في سنة ٢٠١٣

التقرير السنوي للمجلس

٢٠١٢

منظمة الطيران المدني الدولي

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

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

لذلك، فإن الحكومات الموقعة أدناه، وقد اتفقت على مبادئ وترتيبات معينة تضمن للطيران المدني الدولي التطور على نحو آمن ومنظم، وتحقيق 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 ١٢/٧/١٩٤٤

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 ٢٠١٢، الذي أعد وفقاً لأحكام المادة ٥٤ (أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي. ويشكل هذا التقرير جزءاً من مستندات الدورة القادمة للجمعية العمومية التي ستعقد في سنة ٢٠١٣ ولكنه سيوزع الآن على الدول الأعضاء للإحاطة به علماً. وسوف يرسل أيضاً إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة عملاً بالفقرة ٢ (أ) من المادة السادسة من الاتفاق المعقود بين الإيكاف والأمم المتحدة.



نحو نمو مُستدام للطيران المدني الدولي

كانت سنة ٢٠١٢ بالنسبة للإيكاف سنة الإنجازات والتحديات بكل المقاييس. وربما من أهم سماتها الجهود المتضافرة لزيادة تطوير وبدء تنفيذ استراتيجية متعددة الجوانب للتعامل مع النمو المتوقع للطيران المدني الدولي خلال العقود المقبلة، مع تركيز خاص على استدامة منظومة النقل الجوي على الصعيد العالمي بشكل عام.

وقد انصب التركيز، في عملية تنقيح الخطة العالمية للملاحة الجوية، التي أُدرج فيها مفهوم حزم التحسينات الابتكاري، على النهج القائم على الأداء إزاء جميع أنشطة الملاحة الجوية. وتُحدد الخطة المُنقحة أهدافاً واضحة كما تُتيح قياس التقدم المُحرز بحيث يتسنى تحقيق المستوى الأمثل من حيث تركيز البرامج وتخفيض تكلفتها وجداها.

والقياس أساسي في إحراز التقدم بشكل منتظم ومُطّرد حيث يُشكل محور التقرير السنوي الأول بشأن السلامة الذي نُشر هذه السنة بالاستناد إلى التقرير السنوي بشأن حالة سلامة الطيران في العالم لعام ٢٠١١ الأكثر شمولاً. كما تطلّب الأداء قدراً كبيراً من العمل لإعداد الملحق ١٩ - إدارة السلامة، وهو أول ملحق جديد يتم وضعه منذ ثلاثين عاماً ويجمع القواعد والتوصيات الدولية والمواد الإرشادية بشأن السلامة المُوزعة على ستة ملاحق منفصلة.

وبالمثل، أصدر المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران، المُنعقد في سبتمبر/أيلول توصيات واضحة الغرض منها تأمين التطبيق المُستدام للحلول الأمنية في المستقبل، من حيث تكلفتها بالنسبة للدول وقطاع الطيران مع تحسين ظروف سفر الركاب بصفة عامة. وقد استفادت الاستراتيجيات والإجراءات الاستباقية المعروضة من قدر كبير من التعاون الدولي ومن تحسين تبادل المعلومات بين الدول وقطاع النقل الجوي وأجهزة إنفاذ القوانين. وقد تم التوصل إلى اتفاق لاستحداث إجراءات لتحديد ومناولة البضائع عالية الخطورة في الشحن الجوي، ومخطط لرصد مدى امتثال الدول لأحكام الأمن من خلال عمليات تدقيق الأمن التي تُجريها الإيكاف.

أمّا بالنسبة للبيئة، فإن اعتماد نظام جديد للقياس سيكون أساسياً في وضع قاعدة قياسية لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون من الطائرات، في عام ٢٠١٥ حسب التوقعات الحالية. وأحرز قدر من التقدم في وضع توصيات تتعلق بسياسات أنواع الوقود البديل المُستدام، والتي تُستخدم تدريجياً في عمليات الطيران التجاري. وقامت الإيكاف، في يونيو، بتنسيق أربع رحلات مترابطة أستخدمت فيها هذه الأنواع من الوقود وأقلّت الأمين العام من مونتريال إلى ريو دي جانيرو لحضور مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالتنمية المُستدامة (ريو ٢٠+). وواصلت الإيكاف بحوثها حول جدوى اعداد تدبير عالمي قائم على آليات السوق ينطبق على انبعاثات الطيران الدولي، وكذلك الشأن بالنسبة لآطار التدابير القائمة على آليات السوق لدعم برامج الدول ذات الصلة بالتدابير القائمة على آليات السوق.

وشكّل قرار المجلس بشأن منظور ومهمة جديدين للمنظمة على مدى الفترة الثلاثية المقبلة ٢٠١٤-٢٠١٦ "تحقيق النمو المُستدام لمنظومة الطيران المدني الدولي" انطلاقة قوية وجديدة في مجال الاستدامة. واستحدث، في مقابل ذلك، هدف استراتيجي جديد بعنوان "التممية الاقتصادية للنقل الجوي: تعزيز اعداد شبكة للنقل الجوي سليمة وقابلة للاستمرار من الناحية الاقتصادية".

ويشمل الهدف الجديد وضع سياسات وتوجيهات بشأن تنظيم النقل الجوي وإدارة الهياكل الأساسية واقتصادات أنشطة الطيران، بما في ذلك حماية المستهلك والضرائب والمنافسة الشريفة ورسوم الانتفاع، وكذا بشأن التنظيم والإشراف في المجال الاقتصادي. ويتضمن الهدف عناصر أخرى منها تيسير الوصول إلى مصادر تمويل الهياكل الأساسية للطيران وتمويل منظومة النقل الجوي. وقد نوقشت جميع هذه المسائل في ندوة حول النقل الجوي عُقدت في شهر مارس/آذار تمهيداً لعقد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي في عام ٢٠١٣. وتلى انعقاد الندوة سلسلة من الندوات الإقليمية لمُساعدة الدول على استيعاب قضايا الاستدامة على نحو أفضل.

وفي غضون ذلك، واصلت الايكاو تعديل برامجها وأهدافها لمواجهة الضغوط الاقتصادية العالمية والمالية الكبيرة التي لم تتوقف منذ الأزمة الاقتصادية العالمية في ٢٠٠٨/٢٠٠٩. وقد اتسمت تلك التعديلات بصفة عامة بالتعقيد وإن اثبتت جدواها في تكييف عدد من البنيات والعمليات كي تلائم الأسلوب الجديد في تصريف الأعمال، حيث أدت، في نهاية المطاف، إلى اضعاف قدر أكبر من المرونة والفعالية على الايكاو التي أصبحت أكثر استعداداً لتلبية الاحتياجات المتطورة للدول الأعضاء فيها وغيرها من الفئات ضمن أوساط الطيران في العالم.

وإن الطائفة الواسعة من الانجازات والأنشطة المُبينة في هذا التقرير السنوي لعام ٢٠١٢ تبرز روح التعاون والتوافق التي تشبعت بها هذه المنظمة والتي ميزت علاقاتها مع الجهات المعنية التي تخدمها.

روبرتو كويبيه غونزاليس
رئيس المجلس

المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية

المقر الرئيس

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

المكاتب الإقليمية

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

Eastern and Southern African (ESAF) Office
United Nations Office at Nairobi, United Nations Avenue, Gigiri
P.O. Box 46294
00100 GPO Nairobi
Kenya

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

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

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

South American Office
Av. Victor Andrés Belaúnde 147
Centro Empresarial Torre 4 Piso 4
San Isidro, Lima 15073
Peru

Western and Central African (WACAF) Office
Léopold Sédar Senghor International Airport
P.O. Box 38050
Yoff, Dakar
Sénégal



الدول الأعضاء

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

الدول الأعضاء في المجلس

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

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

©ICAO 2013

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 ١٠٠٪ من ألياف سبق استعمالها.

ملاحظات

مرفقات هذا التقرير متاحة على الموقع التالي:

<http://www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx>

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

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

١ بليون يساوي ١٠٠٠ مليون.

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

أنشئت الايكاو في سنة ١٩٤٤ للنهوض بالتطور الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في شتى أنحاء العالم، وهي إحدى الوكالات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، وتتولى وضع القواعد والأنظمة اللازمة لسلامة الطيران وأمنه وكفائه وانتظامه، والالتزام كذلك لحماية البيئة في مجال الطيران. وهي تعمل بمثابة محفل للتعاون في جميع مجالات الطيران المدني بين دولها الأعضاء البالغ عددها ١٩١ دولة.

الفهرس

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

1	عالم النقل الجوي في عام ٢٠١٢
5	الهدف الاستراتيجي (أ): السلامة.....
25	الهدف الاستراتيجي (ب): الأمن
33	الهدف الاستراتيجي (ج): حماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي.....
45	استراتيجيات دعم التنفيذ
55	برنامج التعاون الفني
63	نظرة عامة على الشؤون المالية

المرفقات <http://www.icao.int/Publications/Pages/annual-reports.aspx>

عالم النقل الجوي في عام ٢٠١٢



عالم النقل الجوي في عام ٢٠١٢

في عام ٢٠١٢، ووفقاً للإحصائيات الأولية للنقل التي جمعتها الإيكاو، ارتفع عدد الركاب الكيلومترين على الرحلات المنتظمة لشركات الطيران التابعة للدول الأعضاء بنسبة ٤,٩٪ مقارنة مع عام ٢٠١١ وذلك بالنسبة للخدمات الدولية والمحلية معاً. وقد زاد عدد الركاب بحوالي ٣ بلايين راكب، أي بنسبة ٤,٧٪ عن السنة السابقة، فيما بلغ عدد عمليات المغادرة ٣١,٢ مليون عملية في العالم، أي بزيادة قدرها ٠,٧٪ عما كانت عليه في عام ٢٠١١. ويمكن الاطلاع على الإحصاءات المفصلة للنقل الجوي في موقع الإنترنت التالي:

<http://www.icao.int/Publications/Pages/annual-reports.aspx>

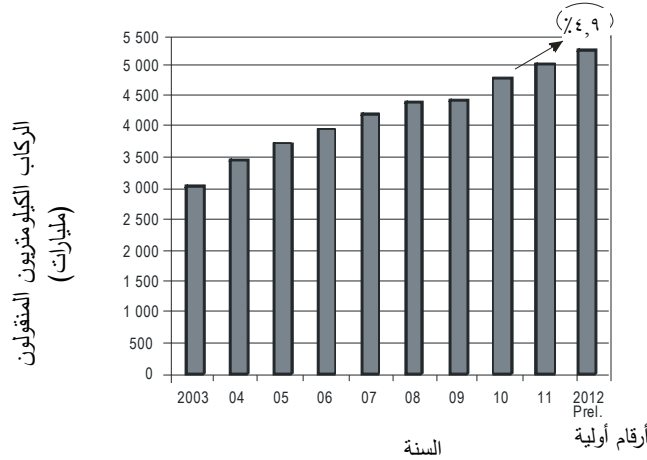
ويعكس النمو العام في حركة نقل الركاب وتيرة النمو الاقتصادي الإيجابي في مختلف أنحاء العالم. ووفقاً لتقديرات HIS Global Insight، إحدى المنظمات العالمية الرئيسية في مجال التنبؤات الاقتصادية، يكون الناتج المحلي الإجمالي العالمي الحقيقي قد ارتفع بنسبة ٢,٣٪ في عام ٢٠١٢.

ومن حيث عدد الركاب الكيلومترين المنقولين على الرحلات الدولية والمحلية مجتمعة، تظل منطقة آسيا والمحيط الهادي في المقدمة حيث تستأثر بنسبة ٣٠٪ من الحركة الجوية العالمية وسجلت نمواً قدره ٦,٤٪. وتبلغ حصة أوروبا وأمريكا الشمالية من الحركة الجوية العالمية ٢٧٪ لكل منهما، وبلغت نسبة الزيادة التي حققتها ٣,٩٪ و ١,٣٪ تبعاً. أما منطقة الشرق الأوسط، فقد سجلت أعلى نمو بنسبة ١٣,٧٪ وتحوز نسبة ٨٪ من الحركة الجوية في العالم. وتمثل منطقة أمريكا اللاتينية والكاريبي نسبة ٥٪ من الحركة الجوية العالمية وبلغ نموها ٨,٦٪. أما النسبة المتبقية من الحركة الجوية العالمية (أي ٢٪) فقد سجلتها شركات الطيران في منطقة أفريقيا التي حققت زيادة نسبتها ٤,٢٪ في عام ٢٠١٢.

وقد سجلت حركة النقل الجوي الدولي وتحديداً من حيث عدد الركاب الكيلومترين المنقولين نمواً بنسبة ٥,٤٪ في عام ٢٠١٢. وحققت شركات طيران منطقة الشرق الأوسط أعلى نسبة زيادة في حركة النقل الجوي، مسجلة نمواً بنسبة ١٤,٣٪، تليها شركات الطيران منطقة أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي (٨,٩٪)، وآسيا والمحيط الهادئ (٤,٦٪) وأوروبا (٤,٤٪). ونمت حركة النقل الدولي في أفريقيا وأمريكا الشمالية بنسبة ٤,٢٪ و ٢٪ على التوالي. غير أن هذا النمو البطيء نسبياً، في حالة أمريكا الشمالية، يعود إلى القاعدة الأوسع لحركة النقل، وما زال لذلك يمثل زيادة كبيرة بالقيم المطلقة.

أما بالنسبة للخدمات الجوية المحلية، فقد ارتفع النمو العام للأسواق بنسبة ٤,١٪. وكانت معدلات النمو في أوروبا وأمريكا الشمالية والشرق الأوسط ونسبتها ٠,١٪ و ٠,٩٪ و ٣,٦٪ تبعاً أقل بكثير من المعدلات التي تحققت في أفريقيا وأمريكا اللاتينية والكاريبي وآسيا والمحيط الهادي (٤,٣٪ و ٨,٤٪ و ٨,٦٪ على التوالي).

وشهد حجم الحركة الجوية في آسيا والمحيط الهادئ زيادة بنسبة ١٠,٣٪ في سوق الصين المحلية. أما في أمريكا الشمالية، التي ما تزال سوقها تشكل أكبر سوق محلية في العالم حيث



الشكل ١: الحركة المنتظمة الإجمالية

للركاب الكيلومترات المنقولين بين سنتي ٢٠١٢ و ٢٠٠٣

تستأثر بنسبة ٤٧٪ من الرحلات الداخلية المنتظمة في العالم، فإنّ التباطؤ في نمو حركة النقل يؤكد نضج هذه السوق.

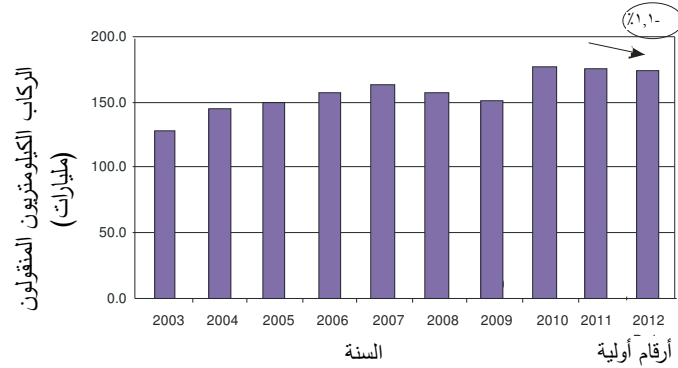
وبشكل عام، أدى النمو في حركة النقل الجوي الدولي وفي الأسواق المحلية في البلدان النامية، مرفوقاً بمعدلات مختلفة للنمو الاقتصادي في الأقاليم، إلى ظهور أنماط متغيرة من النمو، ولوحظت في ذلك أوجه تفاوت بين الأقاليم.

وارتفعت السعة التي وفرتها شركات الطيران في العالم، المعرب عنها بعدد المقاعد الكيلومترية المتاحة، بنسبة ٣,٩٪. وبينما تراوحت الزيادة في السعة بين ٠,٤٪ في أمريكا الشمالية و ١٢٪ في الشرق الأوسط، ارتفع متوسط معامل الحمولة في العالم بـ ٠,٧٥ نقطة مئوية مقارنة مع عام ٢٠١١، وتراوح بين ٦٨ في المائة في إفريقيا و ٨٣ في المائة في أمريكا الشمالية.

وشهد إجمالي عمليات المغادرة على الرحلات المنتظمة ارتفاعاً طفيفاً نسبته ٠,٧٪ مقارنة مع عام ٢٠١١. وتعكس هذه الزيادة الهامشية في عدد الرحلات مقارنة مع نمو الحركة، مقروناً بتحسين ملحوظ في معاملات حمولة الركاب إدارة أكثر كفاءة لعمليات شركات الطيران.

أما بالنسبة للنقل الجوي للبضائع فقد سجلت الأطنان الكيلومترية المنقولة من البضائع انخفاضاً بنسبة ١,١٪ حيث تم نقل حوالي ٤٩,٢ مليون طن من البضائع. وسجل الناقلون في الشرق الأوسط وإفريقيا نمواً برقمين، فيما سجلت المناطق الأخرى نمواً سلبياً أو نمواً هامشياً وذلك أساساً لأن الانتعاش في الاقتصادات المتقدمة كان أبطأ من المتوقع. وسجلت منطقة آسيا والمحيط الهادي، وهي أكبر سوق في العالم من حيث الأطنان الكيلومترية المنقولة على الرحلات المنتظمة، نمواً سلبياً للسنة الثانية على التوالي بنسبة -٤٪ في عام ٢٠١٢. وأدى النمو السلبى للاقتصاد في منطقة أوروبا إلى تقليص الطلب على السلع المستوردة مما أثر على سوق الشحن الجوي في العالم.

واستناداً إلى الأرقام المتاحة، تتوقع الإيكاو أن تنخفض العائدات التشغيلية لشركات الطيران في الدول الأعضاء عن أرباح تشغيلية بحوالي ١,٨٪.



الشكل ٢: مجموع حركة نقل البضائع على الخطوط المنتظمة

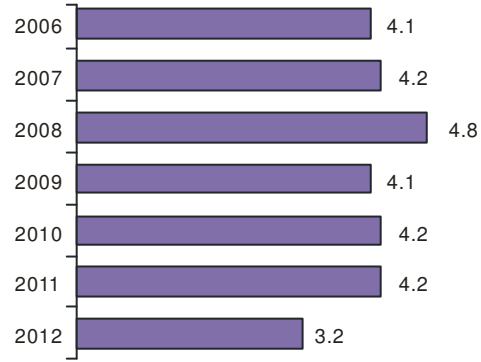
يتضاعف حجم شبكة النقل الجوي العالمية مرة كل ١٥ سنة منذ عام ١٩٧٧، ومن المحتمل جداً أن يتضاعف حجمها مرة أخرى من الآن وحتى عام ٢٠٣٠. ومن المتوقع أن يرتفع عدد الركاب الذين نقلتهم شركات الطيران في عام ٢٠١٢، وهو ٣ بلايين راكب، إلى ٦ بلايين راكب بحلول عام ٢٠٣٠، بينما يُتوقع أن يزيد عدد الرحلات المغادرة من ٣١ مليون رحلة في عام ٢٠١٢ إلى حوالي ٦٠ مليون في عام ٢٠٣٠. وترد آخر التنبؤات في *آفاق النقل الجوي العالمي حتى عام ٢٠٣٠ والاتجاهات حتى عام ٢٠٤٠ (Cir 333)*.

وتظل أسعار النفط تشكل عائقاً أمام نمو النقل الجوي بالرغم من إمكانية التخفيف من أثره إلى حد ما من خلال تصنيع طائرات جديدة أكثر كفاءة في استهلاك الوقود.

وفي إطار الحديث عن الطائرات الجديدة، قام المصنّعان الرئيسيان للطائرات بتسليم ١١٨٩ طائرة، حيث تجاوز عدد الطائرات التي تم تسليمها عددها في عام ٢٠١١ بنسبة ١٨٪. وستساعد الطائرات الجديدة الموفرة أكثر للوقود على التقليل من البصمة الكربونية لقطاع الطيران، وعلى دعم الجهود المبذولة لمواجهة تغير المناخ.

وفيما يتعلق بسلامة الطيران، وقع ٩٩ حادثاً جواً (منها ٩ حوادث مُميتة) في الخدمات الجوية المنتظمة في عام ٢٠١٢، أي بانخفاض قدره ٢١٪ عن عام ٢٠١١، الذي أبلغ خلاله عن حدوث ١٢٦ حادثاً. وجاءت هذه الأرقام وفقاً لتحليل بيانات السلامة العالمية بشأن طائرات النقل الجوي التجاري ذات الكتلة الإقلاع المرخصة القصوى التي تزيد على ٢٥٠ ٢ كيلوغراما. وشهد عدد الركاب الذين قضوا في حوادث العمليات الجوية المنتظمة عبر العالم انخفاضاً بنسبة ١٠٪ من ٤١٤ حالة وفاة في عام ٢٠١١ إلى ٣٧٢ حالة وفاة في عام ٢٠١٢. وتقلصت نسبة الحوادث في العالم بنسبة ٢٤٪ حيث بلغت ٣,٢ حادثة لكل مليون رحلة منتظمة مقابل ٤,٢٪ لكل رحلة منتظمة مغادرة في عام ٢٠١١.

أما العمليات التجارية غير المنتظمة لنقل المسافرين فقد سجلت ٤٢ حادثاً (منها ١٠ حوادث مُميتة)، مقابل ٣٦ حادثاً في العام السابق (بحسب البيانات الأولية). وقد سجل عدد وفيات الركاب المرتبطة بالعمليات التجارية غير المنتظمة انخفاضاً ليصل إلى ٧٤ وفاة بعد أن كان ١١٢ وفاة عام ٢٠١١. ولم يكن بالإمكان تقدير معدلات الحوادث للعمليات غير المنتظمة بسبب عدم توفر الأرقام المستوفاة بشأن حركة النقل ذات الصلة بهذه الخدمات.



معدل الحوادث لكل مليون رحلة جوية

الشكل ٣: معدل واتجاه الحوادث في العالم للأعوام ٢٠٠٣ إلى ٢٠١٢

(معدل الحوادث لكل مليون رحلة مغادرة منتظمة)

وفيما يخص أفعال التدخل غير المشروع، سجلت عشرة من هذه الأفعال في عام ٢٠١٢، وشملت ثلاث محاولات لتخريب الطائرة (منها واحدة قام بها شخص انتحل صفة طيار وجلس في المقعد الاحتياطي داخل مقصورة القيادة)؛ وعملية واحدة للاستيلاء على الطائرة، ومحاولتين فاشلتين لاختطاف الطائرة في الجو؛ وهجمتين على مرافق للطيران المدني؛ وهجمة انتحارية بالقنابل على حافلة في المنطقة المفتوحة للجمهور في أحد المطارات المدنية. وترد كل التفاصيل المتصلة بالأحداث التي شهدتها عام ٢٠١٢ في قاعدة البيانات الخاصة بأفعال التدخل غير المشروع التي يمكن الاطلاع عليها في الموقع الشبكي المأمون للآيكاو.

ويمكن الاطلاع على بيانات أكثر شمولاً بشأن السلامة في الموقع التالي على شبكة الإنترنت:

www2.icao.int/en/ism/istars

الهدف الاستراتيجي (أ) : السلامة

السلامة

تشكل سلامة الطيران عنصراً أساسياً بالنسبة لمهام الايكاو ورسالتها. أما إدخال تحسينات مستمرة في هذا المجال فمن شأنه أن يؤثر بشكل إيجابي ومباشر على كفاءة نظام النقل الجوي الدولي وأدائه البيئي بشكل عام. إذ تعزز هذه التحسينات استمرارية عمليات النقل الجوي التجارية وربحيته، كما تعزز ثقة الجمهور في السفر الجوي.

وتتسم أهداف وبرامج المنظمة في مجال السلامة بدرجة عالية من التنسيق والتعاون. فهي تعكس احتياجات الدول الأعضاء، وتستفيد من مساهمات القطاع ومنظمات الطيران الكبرى حول العالم. ويشمل مسار المنظمة في تحسين سجل سلامة الطيران بشكل دائم أربعة مجالات رئيسية هي:

— الأنشطة المتعلقة بالسياسة العامة والتوحيد القياسي؛

— رصد أهم اتجاهات ومؤشرات السلامة؛

— تحليل السلامة؛

— تنفيذ البرامج الهادفة في مجال السلامة.

وقد عززت الايكاو الجهود من أجل إرساء استراتيجياتها في مجال السلامة على أسس مبادئ الإدارة المتقدمة للمخاطر، وهي قوام البرامج الوطنية للسلامة (SSP) ونُظم إدارة السلامة (SMS).

وهي قد سعت في عام ٢٠١٢ إلى تحقيق التوازن بين المخاطر التي تم تحديدها وتقييمها من جهة، وبين ما يحتاجه قطاع الطيران من استراتيجيات عملية ويمكن تحقيقها للتخفيف من حدة هذه المخاطر من ناحية أخرى.

إدارة الحركة الجوية (ATM) — المجال الجوي

نظم الطائرات الموجهة عن بُعد

اعتمد المجلس في آذار/مارس القواعد القياسية المتعلقة بنظم الطائرات الموجهة عن بُعد، وذلك بالنسبة للملحق الثاني — قواعد الجو والملحق السابع — علامات الجنسية وتسجيل الطائرات. وتشكل هذه القواعد القياسية الطبقة الأولى من الإطار التنظيمي وهي تدعم عملية دمج هذه النظم في المجال الجوي غير المعزول وفي المطارات. كما أنها تتطلب ترخيص الصلاحية للطيران بالنسبة لهذه النظم وللمكونات ذات الصلة؛ والموافقة على نظام الطائرات الموجهة عن بُعد برمته؛ وترخيص المشغل؛ وترخيص الطيارين عن بعد. وهي تتيح أيضاً للدول والمشغلين المواد التي تدعم الترخيص الخاص المنصوص عليه في المادة ٨ من اتفاقية الطيران المدني الدولي (Doc 7300). وقد شرع في إعداد دليل إرشادي داعم.

تنفيذ الصيغة الجديدة لخطة الايكاو للطيران

واصلت الايكاو، بمساعدة المكاتب الإقليمية، دعم الدول في تنفيذ الصيغة الجديدة لخطة الايكاو للطيران التي أصبحت واجبة التطبيق في ١٥ نوفمبر كجزء من التعديل رقم (١) على إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (Doc 4444).

وللحد من خطر حدوث عطل تشغيلي هام جراء تنفيذ خطة الطيران الجديدة، شجعت الايكاو على المواءمة بين الأقاليم وذلك بعقد سلسلة من حلقات العمل في كل الأقاليم. وقد ساعدت المكاتب الإقليمية على تقديم مساعدة مركزة كلما كان هناك احتياجات خاصة.

وقامت المنظمة أيضا، في الفترة من ١٣ إلى ١٦ نوفمبر، برصد عملية الانتقال التشغيلي إلى خطة الطيران الجديدة على المستوى العالمي، وذلك في الزمن الحقيقي وبالتعاون مع الاتحاد الدولي للنقل الجوي ومنظمة خدمات الملاحة الجوية المدنية. وبفضل المرافق التقنية المتاحة في المقر الرسمي للايكاو فيما يخص عمليات مواجهة حالات الطوارئ والوقائع، تمت بصورة مستمرة مراقبة حالة تطبيق الدول لخطة الطيران الجديدة وتحديثها وذلك بواسطة أحد مواقع الايكاو المكرسة لهذا الغرض على الإنترنت.

ومع عملية الانتقال الناجحة هذه، أصبح بوسع الدول والمجتمع العالمي بأسره للطيران المدني الاستفادة من التحسينات الهامة على أداء إدارة الحركة الجوية، التي تحققت بفضل المعلومات المفصلة عن خطة الطيران التي تتيحها قدرات الطائرات الحديثة المتطورة في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع.

التعاون على صنع القرار وإدارة تدفق الحركة الجوية

أصدرت الايكاو دليل الإدارة التعاونية لتدفق الحركة الجوية (Doc 9971)، الذي يحقق التوازن بين متطلبات تحسين السلامة والكفاءة وفعالية التكاليف والاستدامة البيئية لمنظومة إدارة الحركة الجوية من جهة، وبين احتياجات فرادى الجهات المعنية بإدارة الحركة الجوية ضمن بيئة التعاون على صنع القرارات من جهة أخرى. وتشجع المواد الإرشادية على الاستفادة القصوى من القدرات المحسنة التي تتيحها التطورات التقنية وتحسين اتخاذ القرارات من جانب الجهات الفاعلة في إدارة الحركة الجوية، التي تشارك في كامل أطوار الرحلة الجوية، مما ييسر استحداث العمليات الرباعية الأبعاد والقائمة على المسار.

الملاحة القائمة على الأداء (PBN)

سعيًا إلى تطبيق الملاحة القائمة على الأداء، تم إعداد ثلاثة أدلة وتعديل دليل واحد. ويتطرق أحد الأدلة الجديدة، وهو دليل الموافقة على عمليات الملاحة القائمة على الأداء (Doc 9997)، إلى تنفيذ الملاحة القائمة على الأداء من منظور عمليات الطيران، وثمة دليلان آخران سيساعدان الدول في تنفيذ هذا النوع من الملاحة في مجالها الجوي، وهما: دليل استخدام الملاحة القائمة على الأداء في تصميم المجال الجوي (Doc 9992) ودليل عمليات الصعود المستمر (Doc 9993). وتم تحديث دليل الملاحة القائمة على الأداء الملاحة (Doc 9613) وتضمنيه مواصفات ووظائف ملاحية جديدة من أجل استيفاء شروط الحزمة صفر والحزمة ١ من حزم التحسينات في منظومة الطيران.

وفي شهر أكتوبر وفي سياق الإعداد للمؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية، نظمت الايكاو ندوة وحلقات عمل حول الملاحة القائمة على الأداء من أجل تسليط الضوء على التقدم المحرز في نشر الملاحة القائمة على الأداء على الصعيد العالمي، وعلى الحاجة الملحة للإسراع بتطبيقها. وتم التشديد في هذه المناسبات أيضا على هذه الملاحة باعتبارها أولى أولويات دوائر الطيران العالمي في مجال الملاحة الجوية، وإبراز المنهج التعاوني للعمل كفريق واحد من أجل ضمان النجاح في تطبيق الملاحة القائمة على الأداء. وأشارت تعليقات من المشاركين إلى أن الحدث كان مفيدا في فهم آخر تطورات الملاحة القائمة على الأداء وفي تلبية احتياجات بعينها.

وخلال الندوة والمؤتمر، تم تزويد المشاركين بمجموعة خاصة من الأدوات التطبيقية المستخدمة في هذا المجال تعرف باسم "iKit"، تضمنت مجموعة من أحدث المعلومات التوضيحية الأساسية والوثائق العملية والمواد الإرشادية عن كيفية تطبيق مفهوم الملاحة القائمة على الأداء. وقد أعدت مجموعة الأدوات بالأساس للمهنيين في مجال الطيران (المديرين التنفيذيين، والمنظمين، ومقومي خدمات الملاحة الجوية، والشركات المصنعة للطائرات، ومشغلي الطائرات) وكانت مصممة خصيصا لمسؤولياتهم ومجالات اهتمامهم الخاصة.

وفي سياق السعي إلى التعجيل بتطبيق الملاحة القائمة على الأداء، أجرى فريق الايكاو الإقليمي للملاحة القائمة على الأداء زيارات إلى كل من إكوادور والهند والاتحاد الروسي. وعُقدت حلقات عمل إقليمية بشأن التنفيذ في أوروبا (أرمينيا، أذربيجان، جورجيا) وآسيا (بما في ذلك ميانمار واندونيسيا والفلبين). وتطرق فريق الايكاو الإقليمي في زيارته وحلقات عمله إلى الثغرات القائمة، وقدم توصيات لمساعدة الدول في تطبيق الملاحة القائمة على الأداء.

سعة الملاحة الجوية وكفاءتها

الخطة العالمية المنقحة للملاحة الجوية (GANP)

تم الانتهاء من النسخة الرابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية، التي تركز على السعة والكفاءة. وقُدمت هذه النسخة إلى المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية الذي أقرها. وهي تستند إلى النسخ السابقة، وتتص حاليا على مراحل، و مواد إرشادية بشأن الخطيط، وأحكام بشأن تقديم التقارير، وخرائط طريق تبين التكنولوجيات اللازمة لدعم تنفيذ الخطة العالمية للملاحة الجوية.

وتسلّم هذه النسخة بأنّ الدول والمناطق ستكون لها متطلبات مختلفة، بحسب ما يقتضيه مجالها الجوي، وهي تتيح لاختيار التدابير التي تراها مناسبة وضرورية. بيد أنّ الخطة العالمية تكفل تنفيذ الدول أو الأقاليم للتدابير على نحو منسق وقابل للتشغيل البيئي في جميع أنحاء العالم. وهي تذهب أيضا إلى أبعد مما ذهبت إليه النسخ السابقة في تحديد التكنولوجيات والتدابير التي يتعين تنفيذها من قبل مستخدمي المجال الجوي وكذلك من قبل مقدمي خدمات الحركة الجوية. وقد كان ذلك نتاج عملية تعاونية طويلة النفس لتحديد احتياجات كل الأطراف المعنية بالمنظومة العالمية لإدارة الحركة الجوية. وأخيرا، تستحدث الخطة العالمية المنقحة للملاحة الجوية أداة جديدة للتخطيط هي حزم التحسينات في منظومة الطيران.

حزم التحسينات في منظومة الطيران

حزم التحسينات هي من العناصر الأساسية للخطة العالمية المنقحة للملاحة الجوية. وهي توفر مجموعة من التحسينات التشغيلية التي يمكن تطبيقها على ثلاثة مراحل، أو "حزم"، وعلى مدى

١٥ سنة. وهذا الأمر من شأنه أن يتيح للأطراف المعنية اكتساب خبرة في الأساليب والإجراءات والتقنيات الجديدة في السعي إلى الأخذ بالمفاهيم المتطورة بالفعل والمُبيّنة في *المفهوم التشغيلي العالمي لإدارة الحركة الجوية* (Doc 9854). وتتطرق التحسينات التشغيلية إلى جميع أنواع المجالات الجوية، وهي بمثابة مجموعة أدوات تستطيع الدول والأقاليم أن تختار منها لتحسين سعة وكفاءة مجالها الجوي، بما يتلاءم مع شؤونها الخاصة في مجال التشغيل وكثافة الحركة الجوية. وستكفل حزم التحسينات تنسيق تنفيذ المفهوم التشغيلي العالمي، لأن كل بلد من بنودها يستند إلى قائمة مفصلة من الإجراءات والتقنيات والموافقات التنظيمية اللازمة لتنفيذه. والأهم من ذلك أنها توفر مرونة التخطيط الاستراتيجي والمزيد من اليقين في الاستثمار. ولقد كان هناك معلومات عن التجارب والتطبيقات القائمة من أجل المساعدة على التخطيط وصنع القرار.

وجاءت حزم التحسينات في منظومة الطيران نتاجاً لسنتين من جهود التعاون بين الأطراف المعنية بالمنظومة العالمية لإدارة الحركة الجوية، وهي الدول، والمنافعون بالمجال الجوي، والجهات المصنعة للهياكل والمعدات الجوية، ودوائر القطاع ومنها ممثلو النقابات.

المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية (AN-Conf/12)

الهدف الرئيسي المنشود من المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية هو ضمان تماسك عملية تحديث وتنفيذ إدارة الحركة الجوية واتساق هذه العملية من أجل الحفاظ على سلامة النقل الجوي وموثوقيته وفعاليته. وتطُرقت بنود جدول الأعمال الرئيسية إلى المسائل الاستراتيجية المتعلقة بموضوع التكامل بين النظم وتشغيلها البيئي وتنسيقها، وصولاً إلى مفهوم "المجال الجوي الواحد" للطيران المدني الدولي. وتندرج هذه المواضيع أيضاً ضمن محاور النسخة الرابعة من الخطة العالمية للملاحة الجوية ومن استراتيجية تخطيط حزم التحسينات، التي ترد في الخطة العالمية.

وحضر المؤتمر ١٠٣٢ مندوباً مثلوا ١٢٠ دولة و ٣٠ منظمة دولية. وقد تمخضت أعماله عن ٥٦ توصية عالج العديد منها مسألة الخطة العالمية المنقحة للملاحة الجوية. ثم أقر المؤتمر الخطة العالمية بالشروط المحددة في توصياته، وهي تتطلب الآن موافقة المجلس.

إدارة السلامة

إعداد الملحق التاسع عشر

قدّم فريق خبراء إدارة السلامة، على أثر اجتماعه الخاص الذي عقد في شهر فبراير، مقترحاً لوضع ملحق جديد بشأن إدارة السلامة، هو الملحق التاسع عشر. ومن المتوخى أن يكون تاريخ انطباق هذا الملحق المقترح هو نوفمبر ٢٠١٣.

وفي شهر مايو، تم نشر مشروع النسخة الثالثة من *دليل إدارة السلامة* (Doc 9859) على موقع الإيكاو على الإنترنت، وهو بانتظار قرار المجلس بشأن الملحق الجديد، لكي يتم وضعه في صيغته النهائية. وقد أعد مشروع هذه النسخة وحُدث بحيث يدعم الملحق التاسع عشر، ويكرّس أحد فصوله الأربعة إلى مسألة الإرشاد على برامج الدولة للسلامة.

الخطّة العالمية للسلامة الجوية

شُرِع في أعمال تحديث الخطّة العالمية للسلامة الجوية من أجل تقديمها لاحقاً إلى المجلس لكي ينظر فيها.

سلامة المطارات

سلامة المدارج

في إطار الندوة العالمية بشأن سلامة المدارج التي عقدت في ٢٠١١، وبدعم من شركاء الإيكاو في مجال سلامة المدارج، تم تنظيم ست حلقات دراسية حول هذا الموضوع في كل من أمستردام وعمان وبالي وكينوتو وكيب تاون وموسكو. وكان الهدف الأساسي من وراء ذلك هو تعزيز ودعم إنشاء أفرقة متعددة الاختصاصات لسلامة المدارج في بعض المطارات.

وتم تطوير أدوات إلكترونية لمساعدة أفرقة سلامة المدارج في تعقب المخاطر وتحديدّها والتخفيف منها. ووُضعت هذه الأدوات، وكذا أحد الاستقصاءات لرصد التقدم المحرز في إنشاء هذه الأفرقة، على موقع الإيكاو المعني بسلامة المدارج. وعلى ضوء نتائج هذا الاستقصاء، تم الشروع في وضع دليل أفرقة سلامة المدارج.

كتاب دوري جديد عن تقييم أحوال أسطح المدارج وقياسها والإبلاغ عنها

صدر كتاب دوري جديد عن تقييم أحوال أسطح المدارج وقياسها والإبلاغ عنها (الكتاب الدوري رقم ٣٢٩). ويقدم هذا الكتاب إدراكاً مفاهيمياً شاملاً لخصائص الاحتكاك السطحي التي تُسهم في السيطرة على أي طائرة عبر منطقة التلامس الحرج بين الدواليب والأرض. وهو يشرح المفاهيم الشاملة والأساسية التي تدعم التعديلات المقترحة إدخالها على القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة في الملحق الرابع عشر — المطارات، المجلد الأول — تصميم وتشغيل المطارات، وفي الملحق الخامس عشر — خدمات معلومات الطيران. وكجزء من برنامج الإيكاو لسلامة المدارج، سيسهل هذا الكتاب الدوري عملية وضع نماذج الإبلاغ في المستقبل عن أحوال أسطح المدارج من أجل منع حوادث الخروج من المدرج والتخفيف من حدتها.

الملحق الرابع عشر: تعديل شامل لتصميم وتشغيل المطارات

شُرِع في إدخال تعديلات شاملة على المجلد الأول — تصميم وتشغيل المطارات والمجلد الثاني — مطارات طائرات الهليكوبتر من الملحق الرابع عشر — المطارات. وتهدف هذه التغييرات، التي من المقرر أن يبدأ تطبيقها في نوفمبر ٢٠١٣، تعزيز سلامة المطارات وكفاءتها بشكل منسق عالمياً، وهي تنطرق إلى طائفة واسعة من المواضيع منها أحكام جديدة ومنقحة عن قياس الاحتكاك بسطح المدرج على نحو فعال، والإبلاغ عنها من أجل الحد من الانحرافات عن المدارج وتفايدها؛ ومناطق السلامة في طرفي المدرج، وأنظمة حواجز التوقف عند نهاية المهيبط لتخفيف تبعات التوغل في المدرج؛ وتعزيز مناطق لفح المحرك لتجنب ابتلاع المحرك للأجسام الغريبة أو الحطام المتطاير أثناء الإقلاع؛ والمساعدات الملاحية البصرية، بما في ذلك استخدام تكنولوجيا الصمامات الثنائية الباعثة للضوء (LED) للحد من استهلاك الطاقة؛ واستخدام المادة الرغوية الجديدة الأكثر كفاءة التي تفي بمستوى الأداء (ج) في الإنفاذ وإخماد الحرائق في المطارات.

التحقيق في الحوادث

المواد الإرشادية الجديدة

نشرت الايكاو دليلين جديدين بشأن التحقيق في الحوادث والوقائع هما دليل التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، الجزء الثاني — الإجراءات والقوائم المرجعية (Doc 9756)، دليل سياسات وإجراءات التحقيق في الحوادث والوقائع (Doc 9962).

ويتضمن الجزء الثاني من الوثيقة Doc 9756 معلومات عن التقنيات والإجراءات والقوائم المرجعية من أجل مساعدة الدول في إجراء التحقيقات في حوادث ووقائع الطائرات. كما أنه يتضمن أيضا مبادئ توجيهية على منظومة إدارة التحقيقات لاستخدامها في تحقيقات الحوادث الكبرى.

وتزوّد الوثيقة Doc 9962 الدول بإرشادات عن وضع سياسات وإجراءات التحقيقات، بما في ذلك نموذج تعتمد الدول، حسب الاقتضاء، في تعديل وثائقها المتعلقة بالتحقيق في الحوادث والوقائع، وذلك لتتوافق مع أحكام الملحق الثالث عشر — التحقيق في حوادث ووقائع الطائرات. وقد تم تطوير الدليل بطريقة سهلة لتتيح للدول تكييفه عبر "ملء الفراغات" بموادها الخاصة كالتشريعات واللوائح.

سياسة الايكاو بشأن مساعدة أسر الضحايا

قامت فرقة العمل المختصة بمسألة سياسات تقديم المساعدة إلى ضحايا حوادث الطيران، التي أنشأها المجلس، بوضع مشروع وثيقة سياسات الايكاو بشأن تقديم المساعدة لضحايا حوادث الطيران وأسرههم. وجاء ذلك عملا بأحكام قرار الجمعية العمومية ٣٢-٧ الذي أهاب بالدول أن تؤكد مجددا على التزامها بدعم ضحايا الطيران المدني وأفراد أسرهم، وأن تقوم بمراجعة وإعداد وتنفيذ القواعد والبرامج ذات الصلة.

استنتاجات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ذات الصلة بقسم التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها

أوصى الاجتماع الثامن (٢٠٠٨) لقسم التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها بأن تقيم الايكاو استنتاجات البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ذات الصلة بالملحق الثالث عشر وذلك بغية التعرف على الشواغل الخطيرة واتخاذ تدابير لتبديدها. وقد شرعت الأمانة العامة، بمساعدة فريق خبراء مختص في هذا المجال وفريق الدراسة بشأن منهجيات التحقيق في الحوادث، في وضع إطار نموذجي للتشريعات واللوائح المتعلقة بقسم التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها.

عمليات تدقيق السلامة

نهج الرصد المستمر

تواصل انتقال البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية إلى نهج الرصد المستمر وذلك وفق خطة الانتقال على سنتين التي نص عليها قرار الجمعية العمومية ٣٧-٥. وقد تم الانتهاء من جميع الأنشطة اللازمة لتدشين العمل الكامل بنهج الرصد المستمر في شهر يناير ٢٠١٣. وأعيد تصميم جميع الأدوات اللازمة لتسيير أنشطة نهج الرصد المستمر وتم توفير هذه الأدوات من أجل الاستخدام التفاعلي في الزمن الحقيقي وعلى موقع الإنترنت لنهج الرصد المستمر. ووضعت المواد الإرشادية والوثائق الداعمة لهذا النهج في صيغتها النهائية، بما في ذلك نشر الوثيقة الجديدة المعنونة دليل الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (Doc 9735) بجميع لغات الايكاو.

وأجري التدريب بواسطة الحاسوب من أجل إعداد المدققين والخبراء للاضطلاع بأنشطة نهج الرصد المستمر، بما في ذلك بعثات التحقق المنسقة التابعة للايكاو، وعمليات التدقيق ضمن البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وتم الاعتماد على التدريب القائم على الكفاءة من أجل تثقيف موظفي الدول على المنهجية وعلى غيرها من جوانب البرنامج. وبنهاية العام، كان ١٤٥ مشاركا من ٢٥ دولة و ٤ منظمات دولية قد تلقوا التدريب على التدقيق ضمن البرنامج العالمي وعلى بعثات التحقق المنسقة؛ وتلقى ١٧٦ مشاركا من ٤٨ دولة ومن ٤ منظمات دولية التدريب التثقيفي.

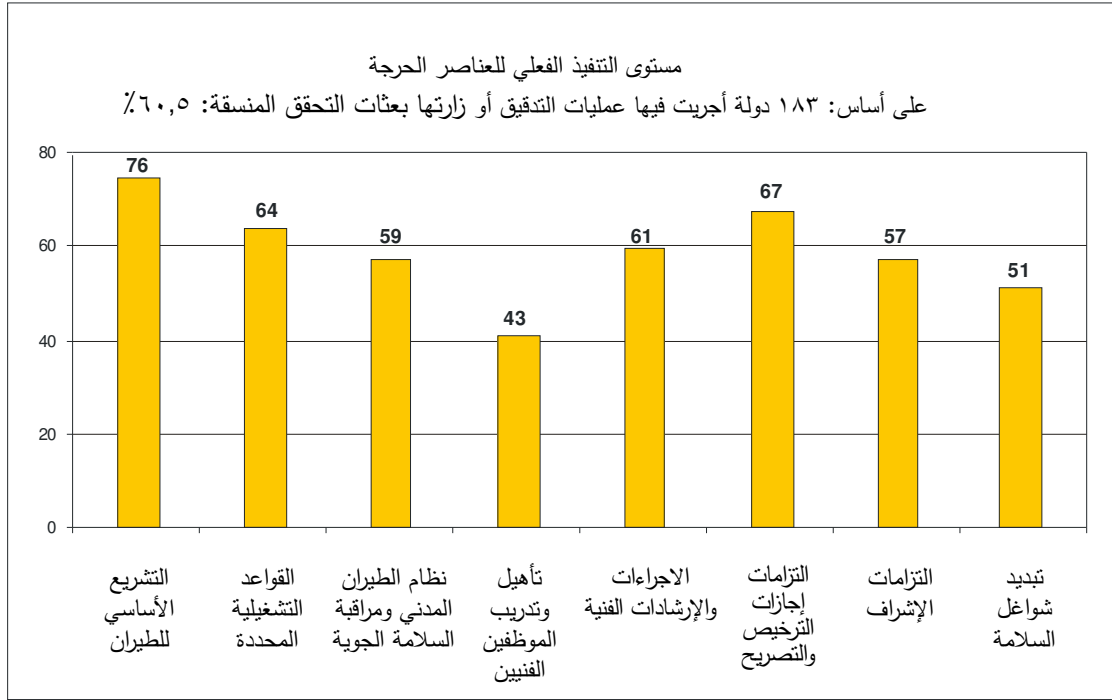
وعلاوة على ذلك، نظمت الايكاو سبع حلقات دراسية وحلقات عمل في كل أقاليمها من أجل مساعدة الدول على التحضير لنهج الرصد المستمر. وحضر هذه الحلقات ٢٨٤ مشاركا من ٧١ دولة و ٦ منظمات دولية.

وتم إيفاد بعثات تحقق منسقة إلى ٢١ دولة للتعرف على ما إذا كانت أوجه القصور في السلامة المكتشفة سابقا قد تم تلافيها بشكل مرضي. وأجريت، علاوة على ذلك، ثلاث عمليات تدقيق شاملة للنظم خلال نفس الفترة.

وشاركت المكاتب الإقليمية بنشاط في وضع خطط العمل لكل دولة، التي توفر إطارا للمساعدة في حل الشواغل البارزة في مجال السلامة التي حددتها الايكاو (SSCs) و/أو أوجه القصور في مراقبة السلامة الجوية في الوقت المناسب. وعرضت المكاتب الإقليمية الخطط للدول، على المستوى الوزاري، للمصادقة عليها والالتزام بتنفيذها. وعملت مع الدول من خلال الأنشطة المنفذة في الموقع، مثل عمليات التدقيق في إطار النهج التجميعي الشامل (CSA)، وعمليات التدقيق المحدودة في إطار النهج التجميعي الشامل وبعثات التحقق المنسقة.

نظام إدارة النوعية

تم توسيع نظام إدارة النوعية التابع لقسم الرقابة والرصد المستمر لكي يشمل نهج الرصد المستمر من البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. ودعما لأنشطة هذا النهج، تم أيضا تطبيق عمليات الجودة في أقسام أخرى تابعة لإدارة الملاحة الجوية وفي المكاتب الإقليمية



الشكل ٤: نتائج التدقيق العالمي — مستوى تنفيذ العناصر الحرجة في نظام مراقبة السلامة الجوية

للايكاو. وأعيد ترخيص قسم الرصد المستمر والمراقبة وفق القاعدة القياسية ISO 9001:2008 لنظم إدارة الجودة.

مجلس استعراض الرصد والمساعدة

في ديسمبر ٢٠١١، أنشأ الأمين العام مجلس استعراض الرصد والمساعدة من أجل توفير الإشراف على مستوى الإدارة العليا والتوجيه لأنشطة الايكاو في مجال أنشطة الرصد والمساعدة المنفذة في الدول المحالة لأسباب تتعلق بالسلامة. ويقوم المجلس تحديدا بتنسيق هذه الأنشطة في الدول التي تشهد شواغل كبيرة في مجال الأمن أو السلامة، والدول غير المشاركة في عمليات الايكاو للتدقيق والرصد، وفي الدول التي لا تفي بالتزاماتها فيما يتعلق بتنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية. وقد أحييت ١٧ دولة على نظر المجلس في عام ٢٠١٢.

الاستجابة لحالات الطوارئ

الرماد البركاني — الاستعداد والاستجابة للانفجارات البركانية ولتصاعد الرماد البركاني في الجو

أنهت فرقة العمل الدولية المعنية بالرماد البركاني، في شهر يونيو، تمرينا استمر ٢٤ شهرا من أجل تناول المسائل المتعددة الاختصاصات التي أبرزها بركان ايجافاللاجوكول في آيسلندا في عام ٢٠١٠. وقد تسبب هذا البركان في اضطرابات كبيرة لحركة النقل الجوي في أوروبا وشمال

الأطلسي ومناطق أخرى. وقد حسنت فرقة العمل كثيرا من فهم الدوائر للاحتياجات والقدرات فيما يتعلق بالكشف عن الرماد البركاني والتنبيه به، وأيضا للآثار المترتبة من ناحية التشغيل والصلاحية للطيران عن سحب الرماد البركاني على استمرار عمليات الطيران الآمنة والناجعة، بما في ذلك التخطيط للطوارئ لإدارة الحركة الجوية. وهي قد أكدت أهمية الاستجابة بشكل متعاون ومنسق لهذه الأحداث من جانب السلطات التنظيمية ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والمنفعين بالمجال الجوي.

ومن بين الإنجازات الكثيرة لفرقة العمل ما يتعلق بوضع أحكام ومواد إرشادية جديدة ومُحسَّنة للايكاو تتعلق بالرماد البركاني، بما في ذلك وضع دليل عن إدارة مخاطر عمليات الطيران في حالة التلوث بالرماد البركاني المعروف أو المتوقع (Doc 9974). وقد نُشر هذا الدليل في مطلع العام باعتباره منشورا مشتركا للقطاع قد توصي به الدول المشغليين والسلطات التنظيمية عندما يكون التلوث بهذا الرماد خطرا على عمليات الطيران. وما زالت أعمال الايكاو جارية في مواصلة تحسين التأهب والاستجابة للانفجارات البركانية، ولاسيما ضمن إطار المجموعة المعنية بمراقبة البراكين على الطرق الجوية الدولية.

حالات الطوارئ الذرية والإشعاعية

واصلت الايكاو مساعدة اللجنة المشتركة التصدي للطوارئ الإشعاعية والنووية، التابعة للوكالة الدولية للطاقة الذرية، على تحسين خططها المشتركة للتصدي للطوارئ الإشعاعية، وذلك بالاعتماد أساسا على الدروس المستفادة من حالة الطوارئ العامة في محطة الطاقة النووية في فوكوشيما دايشي، الناجمة عن الزلزال وأمواج تسونامي التي ضربت شرق اليابان في ١١ مارس ٢٠١١. وتتطرق الخطة المشتركة إلى ترتيبات التأهب والاستجابة لحالات الطوارئ بالنسبة للوقائع والحوادث الذرية أو الإشعاعية، وذلك بغض النظر عن أسبابها. وقد شُرع في تنفيذ الخطة المشتركة لتعكس التجربة اليابانية. وكجزء من ترتيبات الخطة المشتركة، قادت الايكاو عملية إنشاء فريق عمل مخصص معني بالنقل الجوي والبحري يمكن تفعيله في حالات الطوارئ في المستقبل من أجل تمكين المنظمات الدولية والجمعيات التجارية المعنية من الاستجابة بطريقة منسقة وتعاونية، وخاصة من خلال نقل معلومات متسقة وموثوقة لطمأنة جمهور المسافرين.

التخطيط للطوارئ فيما يتعلق بخدمات الحركة الجوية

على الرغم من أن سنة ٢٠١٢ لم تقتض من الايكاو، على ضوء الأحداث العالمية، التخطيط للطوارئ على نطاق واسع، فإنه قد تم اغتنام الفرصة لإنشاء مركز دائم للاحتياط للطوارئ والحوادث في المقر الرسمي للايكاو. وقد أصبح المركز الموقع الوظيفي لتسهيل وتحسين التخطيط للطوارئ الذي تقوم به الايكاو حيال جميع الحالات العالمية التي تتطلب الدعم من المنظمة. وتشمل هذه الحالات توفير خدمات الملاحة الجوية بسبب ظروف من قبيل أحداث الأرصاد الجوية الهامة أو النزاعات الإقليمية. ومثلما هو موضح أعلاه، استُخدم المركز في نوفمبر لدعم عملية التحول العالمي نحو الأخذ بخطة الطيران النموذجية للايكاو، حيث تم توضيح الكيفية التي يمكن أن تسهم بها هذه الخطة في تعزيز مستويات مستدامة من سلامة وأمن الطيران.

مبادرات أخرى في مجال السلامة — وقود الطائرات

تلوث وقود الطائرات — الأعمال التعاونية مع القطاع

في أبريل ٢٠١١، قبلت الايكاو بتوصية في مجال السلامة من وزارة الطيران المدني في منطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة، بالصين، ناشئة من التحقيق في حادث الطائرة A330 التابعة للخطوط الجوية كاثي باسيفيك في عام ٢٠١٠ عندما تسبب تلوث الوقود في أضرار للطائرات وإصابات لركاب أثناء الإخلاء الطارئ. ولمعالجة هذه المسألة الناجمة من جودة وقود الطائرات، التي يمكن أن تؤثر على سلامة الطيران، عملت الايكاو مع قطاعي الطيران والصناعات البتروكيمياويات من أجل وضع أحكام تنظم عمليات استلام وقود طائرات النقل التجاري في المطارات وتخزينه وتوزيعه بشكل سليم.

وبالتعاون مع اتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) وشركة الطيران Airlines for America (A4A) والمجلس الدولي للمطارات، نشرت الايكاو دليل إمدادات الطيران المدني بوقود الطائرات (Doc 9977) من أجل إعلام قطاع الطيران وقطاع الصناعات البتروكيمياويات بالممارسات المعمول بها دولياً فيما يتعلق بالوقود، ولتأكيد ضرورة التقيد بها. ويلخص الدليل السياسات والمعايير والإجراءات ذات الصلة بالقطاع، والتي تغطي جميع الأمور المتعلقة بمراقبة جودة وقود الطائرات والعمليات والتدريب على نطاق منظومة التوريد والتوزيع برمته، من التكرير إلى غاية تزويد الطائرة بالوقود.

وقود الطائرات — السلامة والكفاءة

أنهت الايكاو استعراضاً لمعايير تخطيط الوقود أفصى إلى وضع قواعد وتوصيات دولية جديدة مقترحة في الملحق السادس — تشغيل الطائرات، الجزء الأول — النقل الجوي التجاري الدولي — الطائرات، ومواد إرشادية في دليل تخطيط الرحلات وإدارة الوقود (Doc 9976)، الذي يتوقع أن يكون له تأثير إيجابي غير مسبوق على سلامة وكفاءة العمليات الجوية. واستغرق إعداد هذه الأحكام الجديدة عشر سنوات، ليتم تحسين السلامة من خلال توفير فهم واضح ومشارك لمصطلحات الاتصالات الراديوية التي ستستخدم في حالة وجود مواجهة مشكلة تتعلق بالوقود. ويرى اتحاد النقل الجوي الدولي أن الأحكام الجديد المقترحة ستحقق وفورات بأكثر من مليون طن من الوقود كل سنة، أي ما يمثل انخفاضاً قدره نحو ثلاثة ملايين طن من ثاني أوكسيد الكربون، وفورات مالية بأكثر من ٥٠٠ مليون دولار أمريكي سنوياً.

برنامج البضائع الخطرة

تحسين سلامة نقل بطاريات الليثيوم كبطارية سائبة

تم وضع شروط جديدة بشأن السلامة فيما يتعلق بنقل بطاريات الليثيوم جواً، وذلك لإدراجها في طبعة ٢٠١٣-٢٠١٤ من التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة عن طريق الجو (Doc 9284). وتجعل هذه الشروط شحنات كثيرة من بطاريات الليثيوم، كانت فيما مضى معفية من معظم متطلبات التعليمات الفنية، خاضعة للتنظيم بالكامل. وأصبحت الوثيقة المنقحة تنطوي على شروط بشأن التدريب لكثير من الشركات العاملة في مجال نقل

بطاريات الليثيوم، وبشأن إجراء المشغلين لعمليات تفتيش على كل طرد يتضمن بطاريات الليثيوم قبل التحميل والتستيف على متن الطائرة، وإخطار الطيارين بوجود البطاريات وموقعها في الطائرة وكميتها.

التعاون مع الاتحاد البريدي العالمي على تحسين السلامة في نقل البضائع الخطرة بالبريد الجوي

تعاونت الايكاو مع الاتحاد البريدي العالمي على وضع أحكام جديدة تسمح بإرسال بطاريات الليثيوم الموجودة في المعدات بالبريد بطريقة آمنة وقانونية. ولن يُسمح لهيئات البريد المعتمدة الراغبة لنقل هذه البطاريات إلا بعد الحصول على موافقة هيئة الطيران المدني التابعة لدولتها. ولا يمكن الحصول على هذه الموافقة إلا بعد استعراض برنامج هيئة البريد المعتمدة وإجراءاتها في مجال مراقبة إرسال البضائع الخطرة بالبريد الجوي. والقصد من هذه الأحكام الجديدة هو تشجيع إقامة علاقات عمل وثيقة بين الطيران المدني وسلطات البريد الوطنية، وتحسين نُظم مراقبة نقل كل البضائع الخطرة بالبريد، وليس بطاريات الليثيوم وحدها.

التدريب

دورات تدريب مفتشي السلامة الحكوميين

وُضع برنامج تدريب مفتشي السلامة الحكوميين من أجل ضمان الجودة والتوحيد القياسي في تدريب هؤلاء على الصعيد العالمي. وتهدف الدورات التدريبية إلى تلافي النقص التي حددتها عمليات التدقيق ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، التي تناولت مسألة غياب الموظفين الفنيين المؤهلين لتولي مسؤوليات مراقبة السلامة. وقد نسقت الايكاو وتعاونت على نطاق واسع مع هيئة الطيران الاتحادية بالولايات المتحدة من أجل تحديث وتنقيح الدورات التالية لتدريب مفتشي السلامة الحكوميين؛ ترخيص المشغلين الجويين ومؤسسات الصيانة المعتمدة؛ وإجازة العاملين؛ وترخيص مؤسسات التدريب المعتمدة.

وفي سبتمبر، نظمت الايكاو، بالتعاون مع مراكز تدريب مفتشي السلامة الحكوميين المعتمدة من المنظمة، اجتماعاً تنسيقياً غير رسمي حول هذا الموضوع وذلك بغية تقديم معلومات حديثة عن برنامج تدريب مفتشي السلامة الحكوميين. وشملت هذه المعلومات بعض التغييرات المقترحة لتعزيز إدارة وتنفيذ هذا البرنامج، ووضع قائمة بالمعلمين المعترف بهم في الايكاو لتقديم التدريب لهؤلاء المفتشين، غايتها تسهيل استخدام المدربين في جميع أنحاء العالم.

التدريب على مناولة البضائع الخطرة

شهدت دول شتى تنظيم دورة تدريبية على مناولة البضائع الخطرة، استُخدمت فيها التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو (Doc 9284)، وتم تطوير دورة جديدة في مجال التدريب على تفتيش البضائع الخطرة والتحقق بشأنها.

التدريب والمحاكاة فيما يخص طائرات الهليكوبتر

نُشر المجلد الثاني من دليل معايير تأهيل أجهزة محاكاة الطيران المستخدمة لأغراض التدريب (Doc 9625). وتستند الطرق والإجراءات ومعايير الاختبار التي تركز على طائرات الهليكوبتر، والواردة في المجلد الثاني، إلى إسهامات خبراء هيئات الطيران المدني، وأصحاب الخبرة من مدربي طائرات الهليكوبتر، ومشغلي ومصنعي أجهزة محاكاة الطيران. ويشتمل هذا المجلد على معايير مقبولة دولياً من أجل تصميم وتأهيل وتشغيل أجهزة محاكاة الطائرات ذات الأجنحة الدوارة، وذلك بغية تحسين تدريب طياري طائرات الهليكوبتر.

برنامج ترينير المتقدم (TRAINAIR PLUS)

يقتضي برنامج ترينير المتقدم، الذي أنشئ وفق سياسة الايكاو للتدريب، من طالبي العضوية الامتثال لمعايير التقييم وإتمام التقييم الموقعي بنجاح. وخلال سنة ٢٠١٢، أجرت الايكاو ٢٥ تقييماً لطالبي العضوية في البرنامج الذي كان حتى شهر ديسمبر يضم ٤٧ عضواً منهم تسعة بعضوية كاملة و٣٨ بصفة أعضاء شركاء. وأنشأت الايكاو أيضاً لجنة توجيهية لهذا البرنامج تتألف من تسعة أعضاء كاملي العضوية وذلك بغية المساعدة على مواصلة تطوير البرنامج ولحفز إسهام الأعضاء بفعالية في التخطيط الاستراتيجي للبرنامج.

ومن نقاط التركيز بالنسبة لأعضاء برنامج ترينير المتقدم هناك مسألة تطوير التدريب القائم على الأداء. وقد وضعت الايكاو بهذا الشأن الدورة الجديدة لتدريب المطورين ودليل الايكاو المعنون برنامج ترينير المتقدم — دليل تطوير التدريب — منهجية التدريب القائم على الكفاءات (Doc 9941). وقد حضر أكثر من ٣٠٠ مشارك ١٦ دورة لتدريب المطورين نظمها أعضاء البرنامج والايكاو.

التدريب الدوري للطيارين المستند إلى الأدلة

أعدت الايكاو، بالتشاور مع الدول، تعديلاً ثانياً مقترحاً على إجراءات خدمات الملاحة الجوية — التدريب (Doc 9868)، من المقرر أن يبدأ تطبيقه في مايو ٢٠١٣. ويستكمل هذا التعديل مؤهلات المعلمين ويستحدث أحكاماً بشأن تطوير وتنفيذ برامج التدريب المستند إلى الأدلة (EBT) لأفراد طاقم الطائرة. وستطبق هذه الأحكام على التدريب الدوري للطيارين وستزوّد هيئات الطيران المدني ومشغلي الطائرات ومؤسسات التدريب المعتمدة، التي تطبق منهجية قائمة على الكفاءات، بالإرشادات عن تطوير وتقييم كفاءات أفراد الطاقم. وهذا التعديل المقترح مدعوم بدليل التدريب القائم على الكفاءات (Doc 9995)، المكمل بدليل تطبيق التدريب القائم على الكفاءات بالنسبة للمشغلين ومؤسسات التدريب. والنفقة النوعية المقترحة ضمن برنامج التدريب المستند إلى الأدلة لا تهدف إلى مجرد الاستعاضة عن مجموعة أحداث حرجة تجاوزها الزمن أحياناً، وتُعتمد في وضع برنامج من برامج التدريب، بل إلى استخدام الأحداث التدريبية كوسيلة لتطوير وتقييم أداء طاقم الطائرة ضمن طائفة من الكفاءات اللازمة. وعلاوة على ذلك، يجعل هذا التدريب المعلم يركز على تحليل الأسباب الجذرية الكامنة وراء الإجراءات غير المناسبة التي يتخذها الطيارون.

الجيل المقبل من المهنيين العاملين في مجال الطيران

حققت فرقة العمل المعنية بالجيل المقبل من المهنيين العاملين في مجال الطيران (NGAP) تقدماً في أعمالها المتعلقة بكفاءات مراقبي الحركة الجوية والعاملين في مجال الكترونييات سلامة الحركة الجوية. واستمرت الأعمال المتعلقة بكفاءات طواقم الطائرات ضمن إطار الاتحاد الدولي لتدريب الطيارين المنشأ حديثاً.

وكجزء من الندوة العالمية للتدريب في مجال الطيران (WATS 2012)، نظمت الايكاو حلقتي نقاش حول الجيل المقبل من المهنيين العاملين في مجال الطيران، واجتماعاً غير رسمي لفرقة العمل المعنية بالجيل المقبل من المهنيين العاملين في مجال الطيران. وظلت المنظمة تروج لهذا الجيل وتنكي الوعي لدى الدول والمنظمات ومشغلي الطائرات والقطاع ومؤسسات تقديم التدريب والطلاب بالتحديات التي ستؤثر على القوى العاملة من مهنيي الطيران في المستقبل.

تنسيق السلامة على المستوى الإقليمي

الترتيبات الإقليمية بشأن مراقبة السلامة، بما في ذلك المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية — وضع مواد إرشادية جديدة بشأن التمويل

ضمن سعيها الدؤوب من أجل ضمان التشغيل المستدام للمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية، وضعت الايكاو خيارات تمويل جديدة لا تشملها سياسات الايكاو الحالية وموادها الإرشادية المتعلقة برسوم المنتفعين. وقد أثّرت هذه المسألة خلال ندوة المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية في أكتوبر ٢٠١١. وسيتم إصدار المواد الإرشادية الجديدة، التي من عناصرها الأساسية مسألة جباية رسم السلامة عن كل راكب، ضمن إطار دليل مراقبة السلامة الجوية — الجزء (ب) — إنشاء وإدارة منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية (الجزء (ب) من الوثيقة Doc 9734.

استعراض/دراسة وكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني في اتحاد أفريقيا الشرقية (CASSOA)

أجريت دراسة لوكالة مراقبة سلامة وأمن الطيران المدني في اتحاد أفريقيا الشرقية من أجل استعراض الأطر القانونية والتنظيمية والمالية للوكالة. وتمخضت هذه الدراسة عن توصيات بشأن تعزيز تنفيذ إطار هذه الوكالة التي تمثل الدول الشريكة الخمس في اتحاد أفريقيا الشرقية وهي بوروندي وكينيا ورواندا وجمهورية تنزانيا المتحدة وأوغندا.

دعم اللجنة الأفريقية للطيران المدني في تنفيذ خطة التفتيش التعاوني لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي

ظلت الايكاو تشارك بفعالية في خطة التفتيش التعاوني لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي المنشأة في ديسمبر من عام ٢٠١٠. ويكمن الهدف من هذه الخطة في تبادل المفتشين المؤهلين داخل الإقليم بكفاءة وبفاعلية من حيث التكاليف وذلك بغية تزويد الدول بالمساعدة المباشرة على تلافي أوجه القصور في مجال السلامة، التي تم تبينها بواسطة برنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وتعمل اللجنة الأفريقية للطيران المدني على تنفيذ الخطة بمساعدة من الايكاو.

تقديم المساعدة للدول — وضع خطط أعمال للايكافو معدة خصيصا من أجل تحسين السلامة

من أجل مساعدة الدول على تلافي أوجه القصور في مجال السلامة، التي تم تبينها بواسطة برنامج الايكافو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، وضعت الايكافو خطط عمل لكل دولة على حدة تقترح فيها جملة من الإجراءات التصحيحية الشاملة فيما يتعلق بالجانبين الفني والسياسي. ومع نهاية العام، كانت الايكافو قد وضعت ٢٤ خطة عمل قبلتها الدول لاحقا. وسعيا إلى منع الازدواج في الجهود، تراعي هذه الخطط كل المساعدات المقدمة من الكيانات الدولية الأخرى مثل الاتحاد الأوروبي، وهيئة الطيران الاتحادية بالولايات المتحدة، والبنك الدولي.

تقديم المساعدة للدول — صندوق سلامة الطيران وشبكة المساعدة التعاونية في مجال السلامة

سعيًا إلى ضمان استمرار تقديم المساعدة للدول على تلافي أوجه القصور في مجال السلامة، وعملا بأحكام قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٦، أنشأت الايكافو صندوق سلامة الطيران (SAFE). وتستطيع الدول الأعضاء في الايكافو والمنظمات الدولية والكيانات العامة والخاصة المرتبطة بالطيران المدني الدولي أن تسهم في هذا الصندوق المستقل ماليا عن ميزانية البرنامج العادي للايكافو.

ودعت الايكافو خلال المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية إلى عقد اجتماع لشركاء السلامة من أجل الترويج بشبكة المساعدة التعاونية في مجال السلامة، التي أنشئت في عام ٢٠١٠ لتسهيل الاتصال بالإنترنت وتبادل المعلومات بين الجهات المانحة ومقدمي المساعدة فيما يتعلق بدعم مشروعات المساعدة الجارية والمقبلة في الدول. ويوجد من بين المشاركين في الشبكة مسؤولون من الوكالات الحكومية ومجموعات إقليمية ومصنّعون ومؤسسات مالية ومنظمات طيران مدني تقدم مساعدات مالية و/أو فنية.

تقديم المساعدة للدول — عملية ضمان الجودة لمشروعات المساعدة الفنية — التعاون مع إدارة التعاون الفني

سعيًا إلى ضمان استفادة الدول بالكامل من مشروعات المساعدة التي تقدمها إدارة التعاون الفني بالايكافو، تم استحداث مفهوم ضمان الجودة بالنسبة للمشروعات المصممة للدول المعنية بخطط عمل الايكافو. وبالتعاون مع إدارة التعاون الفني، يشارك فريق معني بضمان الجودة، يتألف من خبراء في هذا المجال تابعين لإدارة الملاحة الجوية بالايكافو، في جميع مراحل صياغة المشروع وتنفيذه ورصده وتقييمه، وذلك بغية التأكد من بلوغ أهدافه المرجوة وتحقيق النتائج بالشكل المناسب.

أنشطة المكاتب الإقليمية

عقدت أفرقة الإيكافو الإقليمية للسلامة الجوية اجتماعات في كل الأقاليم، ومنها الاجتماع الأول لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي. وقد أثبتت هذه الأفرقة جدواها في تعزيز التعاون بين الدول والمنظمات الإقليمية وقطاع الطيران من أجل تحسين سلامة الطيران في الأقاليم.

وقد تم عقد حلقات دراسية وحلقات عمل حول موضوع إدارة مخاطر الإرهاق وإجادة اللغة الإنجليزية بفعالية.

وشجعت المكاتب الإقليمية على تنفيذ نظام الايكاو للإبلاغ عن الحوادث والوقائع ونظام مركز التنسيق الأوروبي للإبلاغ عن الحوادث والوقائع (ADREP/ECCAIRS) من جانب الدول بغية جمع وتحليل بيانات الوقائع.

وعقدت المجموعات الإقليمية للتخطيط والتنفيذ اجتماعات في أقاليم آسيا والمحيط الهادئ، والشرق الأوسط، وأفريقيا، وأوروبا وشمال الأطلسي. وفي إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية، عقدت المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ للكاريبي وأمريكا الجنوبية (GREPECAS) اجتماعها الأول للجنة استعراض البرامج والمشروعات.

ولقد تم التشجيع بقوة على تنفيذ الملاحاة القائمة على الأداء، وأيضاً على عملية النزول المستمر وعملية الصعود المستمر.

وتم تنظيم ندوات تحضيرية إقليمية لمساعدة الدول على الإعداد للمؤتمر الثاني عشر للملاحاة الجوية.

الأنشطة ذات الأهمية الخاصة لكل من المكاتب الإقليمية

مكتب آسيا والمحيط الهادئ

— وضع خطة إدارة حركة جوية إقليمية محكمة لمنطقة آسيا والمحيط الهادئ وتنفيذها فيما يتعلق بحزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU).

مكتب أفريقيا الشرقية والجنوبية

— إعداد وعرض وقبول خطط عمل الايكاو لجميع الدول في إطار استعراض مجلس استعراض الرصد والمساعدة.

— تكثيف الأنشطة بشكل مستدام من أجل مساعدة الدول على حل أوجه القصور المتعلقة بالسلامة من خلال بعثات الفريق الإقليمي لمراقبة السلامة الجوية (ROST) وتنفيذ خطة المفتشية التعاونية لأفريقيا والمحيط الهندي (AFI-CIS).

— النجاح في حل الشواغل البارزة في مجال السلامة (SSCs) المحددة في مدغشقر وموزامبيق ورواندا وزامبيا.

— توفير الدعم الفني وإنشاء وتشغيل المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOOS) ومشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP) والاتحاد الإنمائي للجنوب الأفريقي (SADC).

— الدعم للاجتماع الوزاري بشأن سلامة الطيران في أفريقيا لإعداد الإعلان ووضع أهداف السلامة.

— النجاح في تيسير المناقشات مع جنوب السودان والسودان بشأن إعادة ترسيم إقليم معلومات الطيران (FIR) الخاص بالخرطوم، واستعراض مسارات طريق خدمات الحركة الجوية (ATS) ذات الصلة، ووضع الإجراءات التنفيذية بين الخرطوم

وجوبا. وتم التوصل إلى اتفاق بشأن إقليم معلومات الطيران، وتفاصيل إعادة الترسيم والتعديلات المدخلة على طرق خدمات الحركة الجوية ذات الصلة.

مكتب أوروبا وشمال الأطلنطي

- الدعم لعملية وضع التخطيط المادي وتقييمات السلامة من أجل التطبيق التجريبي للحد الأدنى للفصل الجانبي بمقدار ٢٥ ميلا بحريا، استنادا إلى الأداء الملاحي المطلوب ٤، في إقليم شمال الأطلنطي.
- الدعم لعملية التطبيق التجريبي الجاري للحد الأدنى للفصل الطولي بما لا يقل عن ٥ دقائق بين الطائرات المجهزة بعقد الاستطلاع التابع التلقائي (ADS-C) في إقليم شمال الأطلنطي، بهدف وضع أحكام قابلة للتطبيق على المستوى العالمي.
- المساعدة لكازاخستان في حل شواغل الدولة البارزة في مجال السلامة وغير ذلك من النتائج التي حُددت خلال تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية في عام ٢٠٠٩. وقد أُعدَّ مشروع وثيقة مع إدارة التعاون الفني من أجل بناء القدرات في الأجل الطويل.
- الدعم من أجل تنفيذ خطة الطوارئ المتعلقة بالرماد البركاني لإقليمي أوروبا وشمال الأطلنطي والجزء الشرقي (الأقصى) لإقليم أوروبا.
- وضع مؤشرات/مقاييس الأداء الرئيسية من أجل قياس الأداء في مجالات الأداء الرئيسية الستة في إقليمي أوروبا وشمال الأطلنطي (إطار الأداء الإقليمي تمشيا مع لائحة الأداء للجماعات الأوروبية) وإعداد مواد إرشادية.

مكتب أمريكا الشمالية وأمريكا الوسطى والكاريبي

- القيام ببعثات تحقق منسقة تابعة للإيكاو (ICVMs) والمساعدة على تنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية (CAP) في كوستاريكا وهندوراس وجامايكا والمكسيك والتي نتج عنها تخفيض كبير في معدل غياب التنفيذ الفعال.
- تقديم الدعم للدول من أجل تحسين خدمات الحركة الجوية لشبكة الطرق في خليج المكسيك بالاستناد إلى الأداء الملاحي المطلوب رقم ١٠ بفواصل قدرة ٥٠ ميلا بحريا، وتنفيذ إدارة تدفق الحركة الجوية في جميع مناطق معلومات الطيران في إقليم أمريكا الوسطى.

مكتب أمريكا الجنوبية

- تنفيذ طريق محيطي بناء على طلب من أجل الإكوادور لمنطقة آسيا والمحيط الهادئ لتطوير الحركة التجارية.
- تقديم الدعم لوضع مواد إرشادية لتنفيذ الاستخدام المرن لمفهوم المجال الجوي، كالممارسات الجيدة للتعاون المدني-العسكري ووضع دراسة تفصيلية للتحسين الأمثل لخدمات الحركة الجوية لشبكة طرق أمريكا الجنوبية.

— تتسيق استعراض خطة العمل لتنفيذ إدارة تدفق الحركة الجوية في مطارات المنطقة ومجالها الجوي.

مكتب غرب ووسط أفريقيا

— القيام بنجاح بإدماج تنفيذ الخطة التنفيذية الإقليمية الشاملة للسلامة الجوية في أفريقيا (AFI Plan) في برنامج أنشطة المكتب الإقليمي.

— تكثيف أنشطة الفريق المعني بالسلامة التابع للمكتب الإقليمي (ROST) لمساعدة الدول على إزالة نواقص السلامة مما أدى إلى تخفيض كبير في معدل غياب التنفيذ الفعال (LEI) من جانب الدول في المنطقة، وبالأخص موريتانيا.

— تقديم وقبول خطط عمل الايكاو من قبل عشر دول.

— تقديم الدعم الفني لمبادرات سلامة إقليمية أخرى بما فيها خطة المفتشية العامة لأفريقيا والمحيط الهندي (AFI CIS) وإنشاء وتشغيل منظمات إقليمية لمراقبة السلامة (RSOOS) ومشروعات برامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAPs).

مشروعات وأنشطة التعاون الفني

خلال سنة ٢٠١٢ كان هناك ٦٢ مشروعا وطنيا و ٢٥ مشروعا إقليميا من مشروعات التعاون الفني الجارية، مما أسهم في زيادة تحسين سلامة الطيران عبر العالم. ومن النتائج الرئيسية التي تحققت في هذه الفترة ما يلي:

إقليم أفريقيا والمحيط الهندي

— استمرار المساعدة فيما يخص عمليات منظمة مراقبة سلامة الطيران لفريق اتفاق بانجول؛

— استمرار المساعدة فيما يتعلق بإنشاء وكالة التحقيق في الحوادث لفريق اتفاق بانجول؛

— إنشاء نظام لإجازة العاملين في إحدى هيئات الطيران المدني؛

— تقديم التدريب لمفتشي السلامة في مجالات الترخيص والسلامة في المطارات و سلامة الطيران في العديد من الدول؛

— توفير التدريب في بلد واحد في مجال نقل البضائع الخطرة عن طريق الجو؛

— تقديم مساعدة مستمرة في سن تشريعات أولية للطيران المدني لثلاث دول؛

— استمرار المساعدة فيما يخص سن تشريعات رئيسية في مجال الطيران المدني ولوائح الطيران المدني فيما يتعلق بصلاحية الطائرات للطيران والعمليات وإجازة العاملين والمطارات في عدة دول؛

— الانتهاء من عملية طرح العطاءات ومنح العقود لشراء أجهزة رادار ثانوية ونظم إدارة الحركة الجوية في ١١ دولة.

إقليم آسيا والمحيط الهادئ

- الاستمرار في تقديم المساعدة إلى ٢٤ من الدول والمناطق الإدارية الخاصة فيما يتعلق بمراقبة السلامة بواسطة ثلاثة برامج للتنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP) ومشروعات قطرية، بغرض معالجة الشواغل الهامة في مجال السلامة، والعيوب المحددة في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية والنتائج الأخرى المرتبطة بالسلامة، والانتقال إلى تطبيق نهج الرصد المستمر في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، بما في ذلك تدريب المفتشين وغير ذلك من التدريب المرتبط بالسلامة؛ وتقديم الدعم الفني قصير الأجل من دولة مشاركة إلى أخرى، والمشاركة في الفريق الإقليمي المعني بسلامة الطيران في آسيا والمحيط الهادئ، والمجموعة الإقليمية لسلامة الطيران، وندوة الايكاف الإقليمية عن سلامة المدارج، والندوة التي ينظمها اتحاد شركات الطيران في آسيا والمحيط الهادئ.
- استمرار تقديم المساعدة إلى ١٩ من الدول والمناطق الإدارية الخاصة في ميدان طب الطيران من خلال الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي (CAPSCA) من خلال الندوات والتدريب أثناء العمل على التخطيط للتأهب للأوبئة وعمليات تقييم المطارات في هذا الشأن، بما في ذلك دورة تدريبية مدتها نصف يوم بشأن "بعثة المساعدة فيما يخص الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي" لفائدة الاستشاريين الفنيين، يليها عرض إرشادي بخصوص بعثة مساعدة تتعلق بمطار في إطار الترتيبات التعاونية هذه؛
- تقديم المساعدة إلى ١٨ من الدول والمناطق الإدارية الخاصة مع تحسين إجراءات الطيران بواسطة إعداد وثائق ودورات تدريبية فيما يخص التحقق من الطيران وتصميم الإجراءات المتعلقة بإجراءات خدمات الملاحة الجوية - عمليات الطائرات، واعتماد وتطبيق الطيران بالملاحة القائمة على الأداء، وتصميم المجال الجوي والإجراءات؛
- تعزيز قدرات مراقبة السلامة في مجالات المطارات وسلامة الطيران وخدمات الملاحة الجوية لإحدى هيئات الطيران المدني؛
- إعادة النظر في أنظمة وإجراءات مديريات المطارات والملاحة الجوية والصلاحية للطيران والعمليات في إحدى الدول؛
- تدريب ٣٠٨ من موظفي عدة دول في مجالات صيانة المناورة اللاسلكية العاملة في جميع الاتجاهات على الترددات العالية جدا حسب نظام دوبلر (DVOR)، والأدوات الإلكترونية للسلامة، والنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)، ومراقبة الاقتراب الراداري، ونظم إدارة السلامة، ومراقبة السلامة، وقانون الطيران، والإدارة والسياسة العامة، بواسطة برامج تدريب البلدان النامية في أربع دول؛

- إجراء دراسة من أجل وضع خارطة طريق طويلة الأجل لتطوير الخدمات الجوية للطيران العام والتجاري باستخدام الطائرات وطائرات الهليكوبتر الصغيرة في إحدى الدول؛
- إجراء دورتين بشأن نظام إدارة السلامة لفائدة ١٤ مشاركا من سبع دول جزرية تقع في المحيط الهادئ الجنوبي و ٣٠ مشاركا تابعا لهيئة المطارات في إحدى الدول؛
- إجراء دراسة عن أثر اقتراح بإنشاء مباني شاهقة/ذات كثافة سكانية عالية فيما يخص سلامة وانتظام عمليات المطار الدولي الرئيسي والمطارات المجاورة في إحدى الدول؛
- إجراء دورة بشأن تخطيط التجهيزات الرئيسية للمطارات لفائدة ٣٠ مشاركا من هيئة مطار في إحدى الدول.

إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية

- شراء نظام الهبوط الآلي ومعدات قياس المسافات لإحدى الدول؛
- شراء مركبات مطافئ لإحدى الدول؛
- شراء نظم الاستطلاع التابع للتقائي والاتصال بين المراقب والطيار عبر وصلة البيانات لإحدى الدول؛
- توفير التدريب على تفتيش الطائرات وصيانتها وإصلاحها وتجديدها لتأهيل الموظفين الفنيين لإحدى الدول؛
- مساعدة إحدى الدول على إنشاء برنامج لصيانة الطائرات؛
- المساعدة على تعزيز وإعادة هيكلة الجوانب المؤسسية لإدارة الطيران المدني في إحدى الدول؛
- شراء جهاز محاكاة الرادار باستخدام الحاسوب لإحدى الدول؛
- شراء أجهزة رادار أولية وثانوية ونظم للاتصالات وتركيبها في مركز مراقبة الحركة الجوية في إحدى الدول؛
- شراء معدات تردد عالي جدا وتردد فائق وتردد عالي، وحواشيب، ومحطات أرصاد، ومنارات مواقع الطوارئ لإحدى الدول؛
- شراء قطع غيار وخدمات للتجديد العام وإجراء صيانة شاملة للعديد من الطائرات في إحدى الدول؛
- وضع خطة رئيسية لأحد المطارات الدولية؛
- تدريب المفتشين في مجالات سلامة الطيران والمطارات لموظفين وطنيين في خمس دول؛

- التوقيع على اتفاق تعاون متعدد الأطراف للقبول المتبادل بمؤسسات الصيانة الموجودة لدى هيئات الطيران المدني في خمس دول؛
- منح عقود لتصميم وإنشاء ساحة نائية لوقوف طائرات الشحن وما يتصل بها من تسهيلات وتوفير المعدات التابعة والمساعدة لإحدى الدول؛
- تزويد إحدى الدول بخدمات معلومات الطيران.

إقليم أوروبا والشرق الأوسط

- تقديم المساعدة إلى إحدى الدول فيما يتعلق بمراقبة السلامة (عمليات الطيران)، وإدارة الحركة الجوية، والطب في مجال الطيران وإجازة العاملين؛
- الاستمرار في تقديم المساعدة إلى إحدى الدول لتعزيز قدرتها فيما يخص عمليات الطيران، وصلاحية الطائرات للطيران، والتحقيق في حوادث ووقائع الطائرات، والاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، والمطارات، والنقل الجوي، والإنقاذ وإطفاء الحرائق وتدريب الموارد البشرية؛
- الاستمرار في تقديم المساعدة إلى إحدى الدول لتعزيز قدرتها على المراقبة في مجال عمليات الطيران؛
- إيفاد بعثات لتقييم السلامة في دولتين وذلك بغية تقييم مدى امتثال الممارج للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو؛
- توفير التدريب المتطور على إدارة التهديدات والأخطاء في مراقبة الحركة الجوية؛
- مساعدة إحدى الدول على إعداد خطة العمل التصحيحية وبناء القدرات من أجل تبديد الشواغل البارزة في مجال السلامة؛
- مساعدة إحدى الدول على بناء القدرات في مجال إدارة الحركة الجوية؛
- إيفاد بعثة تقييم إلى إحدى الدول من أجل الوقوف على المتطلبات الأساسية لوضع خطة رئيسية للطيران المدني وإعادة هيكلة هيئة الطيران المدني.

الهدف الاستراتيجي (ب) : الأمن

الأمن

خلال عام ٢٠١٢، اتخذت الايكاو خطوات رئيسية من أجل تعزيز اطار أمن الطيران في العالم. وعقدت المنظمة أول مؤتمر عالمي لها بشأن أمن الطيران منذ عقد من الزمن، وأقرت خططا لتحويل البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران إلى نهج رصد مستمر أكثر شمولاً واستباقاً وقائماً على المخاطر، وشددت على المساعدة مع التركيز على تنفيذ خطط التحسين الوطنية وتعزيز الشراكات مع الجهات المانحة والهيئات الإقليمية.

المؤتمر الرفيع المستوى لأمن الطيران

وبغية متابعة الإعلان بشأن أمن الطيران الصادر عن الجمعية العمومية في دورتها ٣٧، أكملت في عام ٢٠١٢ سلسلة من المؤتمرات الإقليمية رفيعة المستوى (التي بدأت في عام ٢٠١١ بمؤتمرات عقدت في الهند والسنغال والاتحاد الروسي) بتنظيم مناسبات تباعا في ماليزيا وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) والبحرين. وغطت المؤتمرات الستة، التي استضافتها دول بالتعاون مع الايكاو، جميع الأقاليم ونجحت في توليد تعاون وثيق فيما بين الدول وغيرها من أصحاب المصلحة لحل الشواغل الأمنية. وفي جميع الحالات فقد اعتمدت بيانات مشتركة تبين واقع حال وشواغل كل إقليم وطالبت باتخاذ خطوات ملموسة لتعزيز أمن الطيران جماعة وفردا وفقا لإعلان الجمعية العمومية.

ولقد أرسيت النتائج الإيجابية للمؤتمرات الإقليمية الأساس لأول مؤتمر رفيع المستوى للايكاو بشأن أمن الطيران منذ عام ٢٠٠٢. ولقد كانت النية معقودة على التصدي لأوجه الضعف وسد الثغرات في الاطار العالمي لأمن الطيران ، ولا سيما فيما يتعلق بالشحن الجوي. إن المشاركين الذين يتجاوز عددهم ٧٠٠ مشارك يمثلون ١٣٢ دولة عضو و ٢٣ منظمة دولية وإقليمية، قد تضمنوا ٢٤ وزيرا، مما يدل على الأهمية الحاسمة التي تعلقها الدول على أمن الطيران. ولقد أرسل ذلك إشارة صريحة إلى العالم بأن الايكاو، ودولها الأعضاء وأصحاب المصلحة الآخرين يعتبرون تهديد أمن الطيران مسألة تحظى بأسمى درجات الأولوية.

وعموما، فقد قام المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران بتعزيز الاطار العالمي لأمن الطيران عن طريق المضي قدما بشأن جميع المسائل الاستراتيجية المعاصرة. ويبين توافق الآراء الذي تم التوصل إليه بشأن أمن الطيران وتسهيلاته أن مقترحات السياسات التي ستقدم في الدورة ٣٨ للجمعية العمومية ستكون مقترحات هامة ومناسبة زمنيا.

تعزيز نهج الأمن واتساقها

لقد عجلت الايكاو باعتماد القواعد والتوصيات الدولية الخاصة بالأمن من أجل التخفيف من المخاطر التي تتهدد الشحن والبريد. وترد الأحكام الجديدة والمنقحة في التعديل ١٣ على الملحق ١٧ — /الأمن . وهي تعزز تنفيذ نظم أمن سلسلة الإمداد، وتدابير الأمن

الأساسية المشتركة لكل من طائرات الشحن وطائرات الركاب، والإجراءات المتسقة لتحديد وصون الشحنات والبريد ذات المخاطر الشديدة.

ومن المقرر أن يبدأ تنفيذ التعديل ١٣ اعتباراً من يوليو ٢٠١٣ وأن يضم قاعدة قياسية شاملة منقحة للتفتيش الأمني للأشخاص عدا الركاب - "الخطر الداخلي". إن الشواغل المتعلقة بالتهديد المحتمل من جانب عمال المطارات وغيرهم من عمال الطيران هو عامل رئيسي في التعجيل باتخاذ القرار بشأن اعتماد التعديل ١٣.

وأثناء الاجتماع الثالث والعشرين الذي عقد في مارس، وافق فريق خبراء أمن الطيران على ولاية جديدة لفريق عمله لأمن الشحن الجوي. ولقد تضمن ذلك شرطاً لصياغة مبادئ لتعزيز الأمن على الصعيد العالمي وبطريقة عملية. والشرط الثاني هو العمل بشكل وثيق مع الكيانات الدولية الأخرى بغية تحسين اتساق سياسات أمن الشحن ومعاييرها وتدابيرها وإرشاداتها. وفي هذا المضمار، اعتمد المؤتمر الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران مجموعة من المبادئ الرئيسية القائمة على النتائج بشأن أمن الشحن والبريد الجويين كإطار شامل لإرشاد الايكاو وغيرها من أصحاب المصلحة وذلك من أجل صون سلسلة إمداد البريد والشحن الجويين.

وبغية إبراز أهمية النهج القائم على المخاطر للتعامل مع التهديدات الأمنية، فقد نشرت الايكاو الطبعة الأولى لبيان سياق المخاطر العالمي. وتستصدر هذه الوثيقة الحية بصورة دورية لتزويد الدول بمنهجية صلبة للمضي في تطوير تقييماتها الخاصة بشأن المخاطر الوطنية. وبالإضافة إلى ذلك، فقد كُلف الفريق العامل التابع لفريق خبراء أمن الطيران بمهمة وضع وثيقة لتحليل الاتجاهات التطلعية من أجل مساعدة الايكاو ومجتمع أمن الطيران لكي يصبح أكثر استباقاً في التصدي للتهديدات والتخفيف منها.

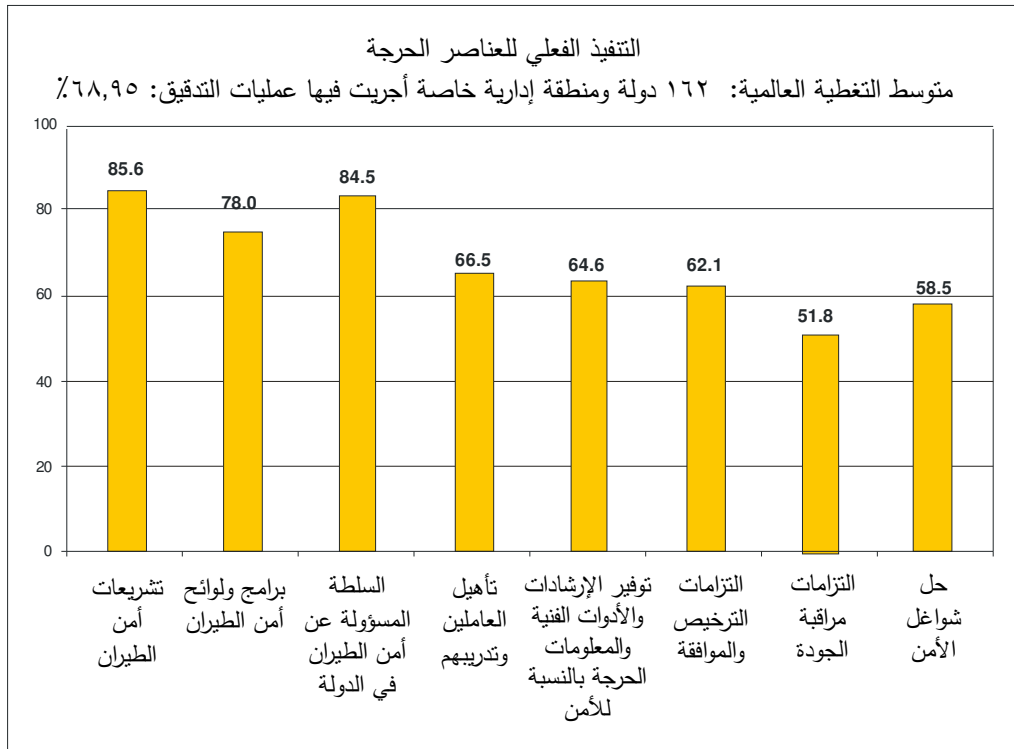
وفي الأماكن الأخرى عملت الايكاو بشكل وثيق مع الدول وقطاع الطيران والمنظمات الدولية من أجل توليد المزيد من التآزر فيما بين أنشطة الأمن الخاصة بالطيران والجمارك والبريد. وبغية تحسين اتساق اللوائح، فقد اتفقت الايكاو ومنظمة الجمارك العالمية على التعاون تعاوناً مكثفاً بشأن أولويات محددة متصلة بأمن الشحن وبالتسهيلات. وإحدى المجالات المشار إليها هي الحاجة إلى زيادة تبادل المعلومات بشأن شحنات البضائع، ولا سيما بواسطة استخدام معلومات الشحن المسبقة. ولقد تم التوصل إلى الاتفاق في المؤتمر المشترك المتعلق بتعزيز أمن الشحن الجوي والتسهيلات الذي نظمته سنغافورة ومنظمة الجمارك العالمية والايكاو.

وكذلك من ناحية التعاون أيضاً، فقد أيدت الايكاو جهود الاتحاد البريدي العالمي (UPU) لوضع معايير جديدة لأمن البريد الجوي تكمل معايير الايكاو القائمة وتراعي مفاهيم الأمن الناشئة. ونتيجة لذلك، فقد اعتمد الاتحاد البريدي العالمي قرارات بشأن معايير أمن البريد الجوي في مؤتمره الخامس والعشرين الذي عقد في أكتوبر وعدل اتفاقية البريد العالمية بواسطة مادة بشأن أمن الطيران.

تنفيذ وتطور البرنامج العالمي لتدقيق الأمن

أكملت الايكاو ٣٤ عملية تدقيق في عام ٢٠١٢ في اطار برنامجها العالمي لتدقيق الأمن، مما جعل مجموع عدد عمليات التدقيق للدورة الثانية ١٦٣ عملية (١٦٢ دولة عضو ومنطقة إدارية خاصة واحدة). ويبين الشكل رقم (٤) نتائج التدقيق العالمي حسب صلتها بتنفيذ العناصر الحاسمة لنظام مراقبة أمن الطيران.

ولقد أنشئ البرنامج العالمي لأمن الطيران في عام ٢٠٠٢ وهو جزء لا يتجزأ من استراتيجية أمن الطيران الشاملة التابعة للمنظمة. وبدأ تنفيذ الدورة الثانية لعمليات التدقيق في يناير ٢٠٠٨ ومن المقرر إكمالها في عام ٢٠١٣. وهي تركز على تحديد شواغل أمن الطيران في الدول الأعضاء بالايكاو، ووضع توصيات لحل شواغلها وتوفير مساعدة ميدانية.



الشكل ٥: نتائج التدقيق - مستوى تنفيذ العناصر الحرجة في نظام مراقبة الأمن

ولقد نفذت دورة للتدريب والتدريب للمدققين تابعة للبرنامج العالمي لتدقيق الأمن في مونتريال، وشارك مدققو برنامج تدقيق الأمن العالمي في أربع بعثات مشتركة مع قسم دعم التنفيذ والتطوير — الأمن (ISD-SEC) إلى جزر القمر والكونغو وجمهورية الكونغو الديمقراطية وهابتي. ولقد عمل أحد المدققين أيضا كمراقب أثناء بعثة تابعة لمديرية مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة إلى الاتحاد الروسي. وصدقت إحدى بعثات التحقق المنسقة التابعة للايكاو على الإجراءات التي اتخذتها إحدى الدول لحل شواغلها الأمنية البارزة. وخلال تلك السنة، وضعت سبعة شواغل أمنية بارزة تشمل أربع دول على موقع

الإنترنت المؤمن التابع للبرنامج العالمي لأمن الطيران. وبحلول نهاية السنة ظلت تسعة شواغل أمنية بارزة بدون حل في خمس دول.

وإذ يتطلع المجلس للمضي قدماً فقد أقر رسمياً تحول البرنامج العالمي لتدقيق الأمن إلى نهج الرصد المستمر وخطة الانتقال المرتبطة بذلك. وستنفذ عملية الانتقال خلال عامي ٢٠١٣ و٢٠١٤، مع بداية التنفيذ التام لنهج الرصد المستمر التابع للبرنامج العالمي لتدقيق الأمن في ١ يناير ٢٠١٥.

تسهيلات النقل الجوي

اعتمد المجلس التعديل رقم ٢٣ على الملحق ٩ — التسهيلات، وهو الملحق الذي يتضمن القواعد والتوصيات الدولية بشأن الجمارك والهجرة والصحة وأنظمة الحجر الصحي على الحدود. ويركز التعديل على المرفق ١٣ على الملحق ٩ وهو يعتزم تعزيز تبادل البيانات والتصدي الفعال لانتشار الأوبئة أو تفشي الأمراض على نطاق واسع.

وأوصى الاجتماع السابع لفريق خبراء التسهيلات الذي عقد في مونتريال في أكتوبر بإدخال تعديلات على الملحق التاسع بشأن مسائل كثيرة ومتنوعة، بما فيها إمكانية تمتع الأشخاص من ذوي الإعاقة بالنقل الجوي وتسهيلات الشحن الجوي وأمن عملية إصدار وثائق السفر واستخدام نظم معلومات الركاب المسبقة وبيانات سجل أسماء الركاب.

ولقد أنشأ الاجتماع السابع لفريق خبراء التسهيلات فريق عمل لوضع إرشادات جديدة من أجل برنامج نموذجي وطني لتسهيلات النقل الجوي، ولتنقيح الإرشادات القائمة وتحسينها. ويمكن الاطلاع على الوثائق المعروضة في الاجتماع على الموقع التالي www.icao.int/Meetings/FALP/Pages/FALP7-2012.aspx.

وأقر فريق الخبراء أيضاً الطبعة الأولى من "دليل تمتع المعاقين بالنقل الجوي" (Doc 9984) وهي بمثابة نسخة محدثة ومنقحة عن إرشادات قائمة. ولقد وضّع هذا الدليل أصلاً من أجل تطوير القواعد والتوصيات الدولية ذات الصلة والواردة في الملحق ٩، وهو يغطي جميع جوانب رحلة المعاق.

المساعدة والتعاون الدوليان

وفي إطار استراتيجية الايكافو للمساعدة الأمنية وبناء القدرات في مجال الطيران، فقد اتخذ عدد من الإجراءات الهامة لدعم الدول في تنفيذ جهودها القائمة من أجل سن إجراءات ونظم أمن وطنية أشد صلابة.

وقامت المنظمة، من خلال برنامجها لدعم التنفيذ والتطوير — الأمن، بتحسين تركيز مساعدتها في زيادة دعمها الهادف للدول في تنفيذ القواعد والتوصيات الدولية بالملحق ١٧ والأحكام ذات الصلة بالأمن بالملحق ٩. ويتضمن هذا الأمر وضع واستخدام منهجية لإضفاء الأولوية.

واستمر قسم دعم التنفيذ والتطوير — الأمن في تطبيق إطار لإدارة المشروعات من أجل تقديم المساعدة، يشمل مراحل مميزة ومعالم مثبتة. ويتمثل الهدف في ضمان مراقبة النوعية أثناء مدة مشروعات المساعدة، وذلك من خلال أنشطة مثل مراجعة وثائق برامج أمن الطيران.

وخلال العام الماضي تم الشروع في تنفيذ ١٦ مشروعاً هاماً وبناء القدرات والمساعدة طويلة الأجل في العالم أجمع. وهي تتضمن مبادرات حاسمة لأمن الطيران في إقليم أفريقيا الشرقية والجنوبية وإقليم أفريقيا الغربية والوسطى. ولقد أدى ذلك إلى تمكين عدد من الدول من تحسين قدراتها تحسيناً كبيراً على تنفيذ أحكام الملحق ١٧.

وفي مجالات أخرى، واصل قسم دعم التنفيذ والتطوير — الأمن توسيع نطاق أنشطة المساعدة التي يقدمها من خلال الشراكات مع الدول والمنظمات الإقليمية. وتتسم هذه الشراكات بالأهمية في تنسيق المساعدة في مجال بناء القدرات من أجل تحقيق الحد الأقصى من الموارد وتجنب ازدواجية العمل. ويعمل قسم دعم التنفيذ والتطوير — الأمن أيضاً بشكل وثيق مع إدارة التعاون الفني لتعزيز تنسيق المساعدة التي تقدمها الإيكاو في جميع الأقاليم، وبالتحديد من خلال إعارة الخبراء المعنيين وإجراء استعراض فني للبرامج والوثائق الأمنية.

وقام قسم دعم التنفيذ والتطوير — الأمن، مرة أخرى مع إدارة التعاون الفني، بإنشاء البرنامج التعاوني لأمن الطيران لإقليم الشرق الأوسط. وتمشيا مع البرنامج التعاوني لأمن الطيران — آسيا والمحيط الهادئ، فإن البرنامج التعاوني لأمن الطيران — الشرق الأوسط يرمي إلى الامتثال لاتفاقيات أمن الطيران الدولية والإرشادات والقواعد القياسية للإيكاو ذات الصلة بالأمن. وهو يخلق هيكل إقليمي للتعاون والتنسيق بشأن مسائل أمن الطيران ولتدريب العاملين بمجال أمن الطيران. وسيبدأ تنفيذ البرنامج التعاوني لأمن الطيران - الشرق الأوسط بالنسبة للدول المشاركة في يناير ٢٠١٣.

وكذلك يشترك قسم دعم التنفيذ والتطوير - الأمن في شراكات مع المنظمات الإقليمية مثل اللجنة الأفريقية للطيران المدني، والهيئة العربية للطيران المدني، والبرنامج التعاوني لأمن الطيران - المحيط الهادئ في توفير تدريب لأمن الطيران، مكمل لذلك التدريب المقدم عن طريق شبكة مراكز تدريب أمن الطيران.

التدريب على أمن الطيران

يقوم تدريب أمن الطيران أساساً على الإرشادات الواردة في دليل أمن الطيران الصادر عن الإيكاو. وتوفر الإيكاو رقابة بواسطة شبكة تتكون من ٢٣ مركزاً معتمداً من مراكز تدريب أمن الطيران في العالم أجمع، ولقد قدمت هذه المراكز ٣٧ دورة وحلقة عمل برعاية الإيكاو وذلك بغية توسيع نطاق تغطيتها على الصعيدين الدولي والإقليمي. وتتراوح موضوعات الدورات من المستوى الأساسي لأمن الطيران إلى المستوى الإداري الأولي، بينما غطت حلقات العمل برامج وطنية متنوعة لأمن الطيران.

واستجابة للطلب المتزايد على التدريب في مجال الطيران، فقد تم ترخيص ٢٤ معلماً إضافياً من ٦ أقاليم، مما رفع مجموع عددهم إلى ٢٣٥ معلماً. وشجعت الإيكاو الدول على استخدام ملفات تدريب أمن الطيران كجزء من برنامج تدريبها الوطني.

وتواصل الإيكاو دعم دورة تدريب المهنيين لأمن الطيران، وذلك بالتعاون مع كلية جون مولسون لدراسات الأعمال (John Molson School of Business) التابعة لجامعة كونكورديا في مونتريال.

وتساعد هذه الدورة مديري أمن الطيران على تنمية المهارات الإدارية والمعرفة في مجال أمن الطيران والحاسمة اليوم في نظام أمن الطيران العسير.

برنامج وثائق السفر المقروءة آليا

يتمثل الدافع الرئيسي لجهود بناء القدرات لوثائق السفر المقروءة آليا في شكل مشروعات مساعدة للدول غير القادرة على الوفاء بالموعد النهائي المحدد في ١ أبريل ٢٠١٠ للإعمال الإلزامي لنظام جوازات السفر المقروءة آليا الممتثل للايكاو، فضلا عن تلك الدول التي قررت تحسين عملية إصدار الجوازات بإصدار جوازات السفر الإلكترونية.

ولقد نُظمت حلقات دراسية إقليمية بشأن سمة الاستدلال البيولوجي وأمن الحدود في البرازيل وزمبابوي في عام ٢٠١٢. ولقد شجعت الحلقات الدراسية هذه أفضل الممارسات المتعلقة بضمان نظم مراقبة الحدود وإصدار جوازات السفر، بينما شددت على أهمية إصدار جوازات السفر المقروءة آليا الممتثلة لقواعد الايكاو والمشاركة في سجل المفاتيح العامة التابع للايكاو (PKD).

ولقد نظمت حلقتا عمل بشأن أمن وثائق السفر وإدارة الهوية في بنما وفي أنتيغوا وبربودا للمسؤولين الحكوميين من مختلف الوكالات في أمريكا الوسطى ومنطقة الكاريبي الشمالية والغربية.

وفيما يتعلق بسجل المفاتيح العامة التابع للايكاو، فقد ازداد عدد المشاركين فيه إلى ٣٥ مشاركا نتيجة إضافة الأرجنتين وماليزيا والاتحاد الروسي وإسبانيا والأمم المتحدة كأعضاء جدد.

وتشجع الايكاو بشدة العضوية في سجل المفاتيح العامة من خلال حلقات العمل المنظمة في ندوتها الدولية العالمية السنوية لوثائق السفر المقروءة آليا والحلقات الدراسية الإقليمية لوثائق السفر المقروءة آليا. وتعرض هذه المناسبات الفوائد الأمنية لجوازات السفر الإلكترونية ومصادقيتها. ولقد نظمت المملكة المتحدة بدعم من الايكاو مبادرة معروفة بيوم الحدود لسجل المفاتيح العامة (PKD Border Day)، من أجل هيئات مراقبة الحدود التي تنفذ أو تعتزم تنفيذ نظم مراقبة الحدود لوثائق السفر المقروءة آليا. ولقد شاركت فيها أيضا الهيئات التي تصدر هذه الوثائق والتي تحتاج إلى ضمان التصديق على وثائق سفرها في العالم أجمع.

أنشطة المكاتب الإقليمية

دعمت المكاتب الإقليمية المقر في تنظيم دورات تدريبية لأمن الطيران في مراكز التدريب الإقليمية على أمن الطيران. ولقد أرسلت أيضا بعثات لتقييم احتياجات أمن الطيران بالدول ونفذت خطط تحسين وطنية لمساعدة الدول على تنفيذ خطط العمل التصحيحية التابعة للبرنامج العالمي لأمن الطيران.

ولقد تم، بالتعاون مع المكاتب الإقليمية، تشجيع تنفيذ برنامج وثائق السفر المقروءة آليا وغيرها من مكونات أمن الطيران بالملحق ٩ بغية تعزيز معايير أمن الحدود.

الأنشطة ذات الأهمية الخاصة في كل مكتب إقليمي

مكتب آسيا والمحيط الهادئ

- إنشاء محفل إقليمي لتنسيق أمن الطيران يُعقد سنوياً بالاشتراك مع مؤتمر المديرين العامين للطيران المدني لإقليم آسيا والمحيط الهادئ.
- شارك موظف إقليمي لأمن الطيران مُعين مؤخراً في محافل ذات صلة بالأمن وعمل على تيسير إنشاء المحفل الإقليمي لتنسيق أمن الطيران.

مشروعات ومبادرات التعاون الفني

في عام ٢٠١٢، كان ثمة ١٩ مشروعاً وطنياً ومشروعاً إقليمياً عاملة للتعاون الفني قدمت المساعدة لإدارات الطيران المدني وللمطارات الدولية من أجل تحسين نظم أمنها. وتشمل الإنجازات الرئيسية خلال هذه الفترة ما يلي:

إقليم أفريقيا والمحيط الهندي

- تقييم الهيكل التنظيمي ومسؤوليات الوحدة الوطنية لمفتشية أمن الطيران في إحدى الدول؛
- وإرساء واجبات ومسؤوليات المفتشين الوطنيين لأمن الطيران في إحدى الدول؛
- وتقديم تدريب لأمن الطيران لموظفين وطنيين في دولتين.

إقليم آسيا والمحيط الهادئ

— مواصلة تقديم المساعدة لـ ٢٤ دولة ومنطقة إدارية خاصة في مجال أمن الطيران عن طريق البرنامج التعاوني الإقليمي لأمن الطيران، بما في ذلك تقديم المساعدة الفنية للدول الأعضاء والإدارات مع تقييم العيوب التي حددها البرنامج العالمي لأمن الطيران وغيرها من النتائج ذات الصلة بأمن الطيران، وتوفير تدريب للمفتشين وغيره من التدريب المتصل بالأمن.

— وتوفير تدريب لمفتشي أمن الطيران وغيره من التدريب المتصل بالأمن في إطار البرنامج التعاوني لأمن الطيران، بما في ذلك حلقة دراسية للتوعية القانونية في مجال أمن الطيران، وحلقة عمل لبرنامج تصديق المفتشين الأمنيين وتدريب متقدم للمفتشين الأمنيين في مجال أمن الطيران للعاملين الوطنيين في الدول المشاركة.

— وتنظيم دورات لأمن الطيران وحلقات عمل بشأن الإدارة أثناء الأزمات في مجال أمن الطيران في إطار برامج تدريب البلدان النامية لثلاث دول.

إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية

— توفير خدمات استشارية لدولتين في مجال تنفيذ نظم وثائق السفر المقروءة آلياً؛

— وشراء نظم ومعدات لبطاقات الصعود إلى الطائرة وأجهزة قراءة الرموز المشفرة لدولة واحدة؛

— وتركيب معدات حماية لأجهزة الرادار وسياج أمني لدولة واحدة؛

— ومواصلة تقديم المساعدة لدولة واحدة من أجل تعزيز قدرات مواردها البشرية في مجال أمن الطيران عن طريق تدريب العاملين الفنيين والتشغيليين؛

— وشراء نظام عرض معلومات الطيران والمعدات والخدمات ذات الصلة، بما في ذلك التركيب والتكليف والتدريب لدولة واحدة.

إقليم أوروبا والشرق الأوسط

— إعداد مسودة قانونية لدولة واحدة لإنشاء برنامج تسهيلات وطني عملاً بالملحق ٩ من اتفاقية شيكاغو.

الهدف الاستراتيجي (ج) :
حماية البيئة والتنمية المستدامة
لنقل الجوي

حماية البيئة وتنمية النقل الجوي المستدامة

حماية البيئة

ركزت أعمال الايكاو في مجال البيئة تركيزاً كبيراً على طلبات الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين وحالات التقدم التي أحرزتها لجنة حماية البيئة في مجال الطيران التابعة للمجلس (CAEP). ومما يحظى بالأهمية كذلك المساعدة المقدمة إلى الدول وبناء القدرات، وصيانة وتحسين الأدوات البيئية، وتعزيز التعاون مع الهيئات الأخرى التابعة للأمم المتحدة، ومختلف مبادرات تغيير المناخ وأنشطة التواصل — وهي جميعاً مصممة للمضي بالطيران الدولي نحو مستقبل مستدام.

الدورة السابعة والثلاثون للجمعية العمومية للايكاو

أُحرز تقدم كبير في أربعة مجالات رئيسية محددة في قرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩: (١) الأهداف العالمية الطموحة؛ و (٢) خطط عمل الدول، و (٣) أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران؛ و (٤) التدابير القائمة على السوق.

الأهداف العالمية الطموحة

تعاونت الأمانة العامة مع لجنة حماية البيئة للمضي في تحديث تقييم الاتجاهات بشأن ثاني أكسيد الكربون. ولقد تضمنت المنهجية المطبقة تقدير الأثر المحتمل الناجم عن مختلف فئات تدابير التخفيف — تطوير تكنولوجيا ذات صلة بالطائرات، وتحسين إدارة الحركة الجوية واستخدام البنى التحتية، وزيادة كفاءة العمليات وأنواع الوقود البديلة المستدامة — من أجل قياس التقدم المحرز الحالي، والمقدر في المستقبل، صوب تحقيق الأهداف العالمية الطموحة. وتعكف الأمانة العامة على تطوير قدرة تُعرف باسم نظام الايكاو للإبلاغ عن ثاني أكسيد الكربون و تحليل المعلومات يتيح للمنظمة تلبية طلب من الجمعية العمومية برفع تقارير منتظمة عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتأتية من الطيران الدولي إلى اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغيير المناخ وقياس ما يُحرز من تقدم نحو تحقيق الأهداف العالمية الطموحة.

وتواصل الأمانة العامة تجميع وتفسير البيانات الواردة في خطط عمل الدول لتحديد الشكل العالمي الذي سيجري في تقييم الاتجاهات المعنية بثاني أكسيد الكربون والتي تقوم لجنة حماية البيئة الآن بإعدادها للفترة من ٢٠١٠ حتى ٢٠٥٠. ويرمي هذا التقييم إلى دعم الاستعراض الذي سيجريه المجلس للهدف العالمي الطموح متوسط الأجل ولتقصي هدف عالمي طموح طويل الأجل للطيران الدولي، وذلك حسب ما طلبته الجمعية العمومية.

خطط عمل الدول بشأن أنشطة تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون

بحلول نهاية السنة، قدمت ٥٤ دولة عضو تمثل ٧٥,٤٥ في المائة من الحركة الجوية الدولية خطط عملها الوطنية إلى الايكاو لتخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران

الدولي. ولقد خلّلت المعلومات المقدمة تحليلًا على أساس مستمر، وحُدّدت مجالات دعم التنفيذ. ولقد تم بحث خيار خطط عمل مشتركة تشمل مجموعات من الدول. ولقد أدى قرار الجمعية العمومية بشأن تقديم الدول طوعية لخطط عملها إلى تحول في منظور المنظمة للسياسة العامة نحو نمط ذي توجه تنفيذي أكثر.

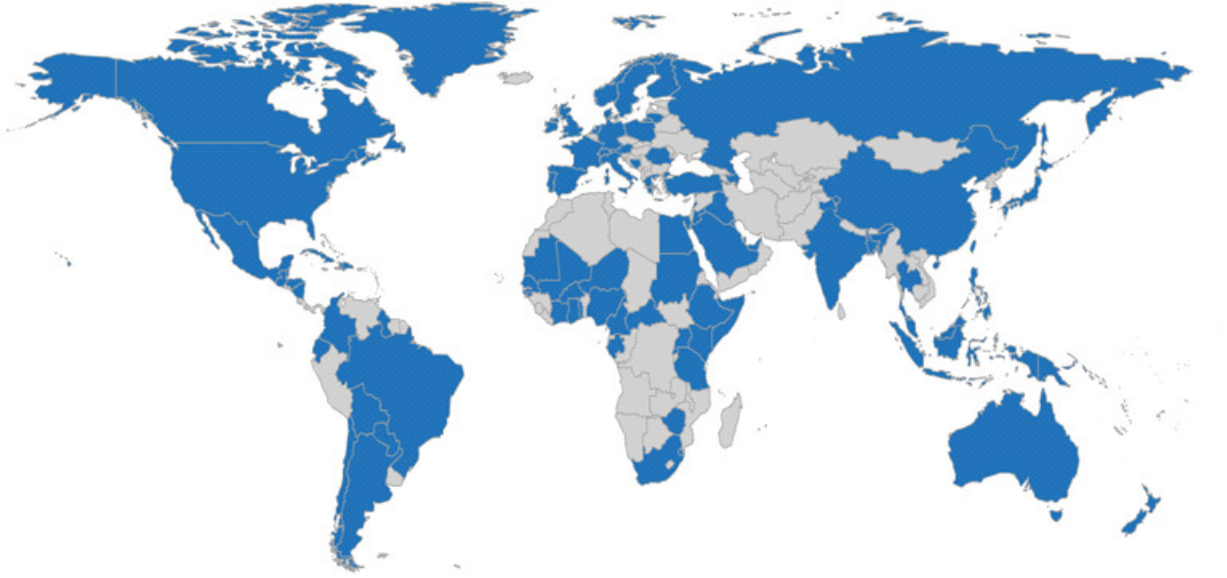
أنواع وقود الطيران البديلة المستدامة

كثفت الأمانة العامة جهودها لتشجيع وتيسير استحداث واستخدام أنواع وقود طيران بديلة مستدامة. وحتى انعقاد مؤتمر الأمم المتحدة المعني بالتنمية المستدامة (مؤتمر ريو + ٢٠) الذي عقد في يونيه، تعاونت الايكاو مع الجهات المعنية في قطاع الطيران بشأن سلسلة من أربعة حالات جوية ذات ربط جوي من مونتريال إلى ريو دي جانيرو، استخدمت جميعها أنواع وقود بديلة مستدامة. ولقد عمل فريق من الخبراء التابعين للايكاو بشأن وضع مجموعة من التوصيات السياسية المتصلة بأنواع الوقود البديلة المستدامة، على أساس السياسات والتدابير القائمة، فضلا عن المبادرات الراهنة وأفضل الممارسات التي تطبقها الدول والمنظمات.

التدابير القائمة على آليات السوق

وافقت الجمعية العمومية للايكاو في دورتها ٣٧ على وضع اطار للتدابير القائمة على السوق وقررت السعي الى وضع مخطط عالمي للتدابير القائمة على السوق من أجل الطيران الدولي. وإذا حصلت الأمانة العامة على دعم من الخبراء الذين رشحتهم الدول الأعضاء والمنظمات الدولية، فقد اضطلعت بأعمال مكثفة رامية إلى وضع حل عالمي متصل بالتدابير القائمة على السوق. وفي يونيه، وافق المجلس على تركيز جهوده على ثلاثة خيارات للمخطط العالمي للتدابير القائمة على السوق. ووافق أيضا على اقتضاء المضي في العمل لوضع اطار للتدابير القائمة على السوق.

وفي نوفمبر، وافق المجلس على إنشاء فريق رفيع المستوى بشأن الطيران المدني وتغير المناخ من أجل وضع توصيات بشأن سلسلة من المسائل السياسية المتصلة بالطيران المدني وتغير المناخ، بما فيها تلك المتصلة بالتدابير القائمة على السوق، وتقديم تقرير بشأن التقدم المحرز فيما يتعلق باقتراح سيقدم لاتخاذ قرار في الجمعية العمومية لعام ٢٠١٣.



الشكل ٦: أتاححت حلقات العمل التدريبية الإقليمية للايكاو
تدريب ٩١ دولة عضو، تمثل نسبة ٩٣٪ من الحركة الجوية العالمية

المساعدة المقدمة إلى الدول وبناء القدرات

أقترحت الايكاو استراتيجية قوية لبناء القدرات من أجل مساعدة الدول في وضع وتنفيذ خطط عملها بغية تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي.

ونجد ضمن البنود المحددة الإرشادات ووصلة إنترنت تفاعلية. ولقد استمر في هذه السنة تنظيم حلقات التدريب العملي التي بدأت في عام ٢٠١١، وبلغ مجموع عدد المشاركين فيها لمدة سنتين ٩١ دولة عضو مما يمثل ٩٣ في المائة من الحركة الجوية الدولية في العالم.

ولقد قامت حلقة دراسية للايكاو حظت بقبول كبير ومعنونة "المساعدة من أجل العمل - الطيران وتغير المناخ" عقدت في مونتريال، في شهر أكتوبر، بتغطية مجموعة واسعة من المواضيع الهامة، تتراوح من بناء القدرات والتكنولوجيات الجديدة حتى أنواع الوقود البديل المستدامة، وتمويل مبادرات تخفيض الانبعاثات ونقل التكنولوجيا والدعم الفني.

وشددت الحلقة الدراسية على أوجه التآزر والمشاركة البناءة بين الايكاو ودولها الأعضاء والجهات المعنية وغيرها من المنظمات الدولية في مرحلة التخطيط الأولي لبرامج خطط العمل. وستركز المرحلة الثانية على المضي في دعم الدول في مجال خططها.

لجنة حماية البيئة في مجال الطيران (CAEP)

أحرزت لجنة حماية البيئة تقدما كبيرا بشأن إكمال برنامج عملها المتصل بالاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة حيث ركزت المناقشات على المضي في وضع تدابير فنية من أجل تخفيف تأثير الطيران على البيئة والحد من هذا التأثير.

وضع قاعدة قياسية جديدة بشأن التصديق على ثاني أكسيد الكربون

في شهر يوليو، وافقت المجموعة التوجيهية التابعة للجنة حماية البيئة موافقة بالإجماع على نظام قياس لثاني أكسيد الكربون يضع سمات لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون لمختلف أنواع الطائرات والتكنولوجيات التي تستخدمها. ويستخدم نظام قياس ثاني أكسيد الكربون شكل هيكل الطائرة وكتلة الإقلاع القصوى وأداء احتراق الوقود لثلاث حالات مختلفة للطيران المستقيم.

وأتاح الاتفاق بشأن نظام لقياس ثاني أكسيد الكربون للجنة حماية البيئة المضي قدماً للمراحل التالية في وضع معيار لثاني أكسيد الكربون للطائرات، أي تعريف إجراءات التصديق لدعم نظام القياس المتفق عليه ولمدى انطباق المعيار. ويعد ذلك شرطاً مسبقاً لحد تنظيمي مناسب للقاعدة الواجب تحليلها بشأن الطائرات، وباستخدام معايير الايكاو للجودة الفنية ولل فوائد البيئية والفعالية من حيث التكلفة وإجمالي التأثيرات الناجمة عن حالات الترابط.

الجسيمات الدقيقة

واصلت لجنة حماية البيئة الجد في تنفيذ أبحاثها بشأن الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة والجسيمات الدقيقة المتطايرة. ولقد أنشئ في سويسرا أول موقع للتجريب مع أول نموذج تجريبي لنظام قياس الجسيمات الدقيقة، وركب تركيباً دائماً في خلية اختبارية بمحرك طائرة. وواصلت لجنة حماية البيئة التعاون تعاوناً وثيقاً مع جمعية مهندسي المحركات (SAE E-31) (وهو فريق عمل بشأن لجنة قياس انبعاثات محركات الطائرات تابع للجنة جمعية مهندسي المحركات الدولية) بشأن تقييم وتوثيق منهجيات قياس الجسيمات الدقيقة. ويتمثل الهدف طويل الأجل في وضع شرط لتصديق الجسيمات الدقيقة غير المتطايرة. وفي نفس الوقت، فقد مضت لجنة حماية البيئة قدماً في وضع قاعدة قياسية للجسيمات الدقيقة، بما في ذلك تطبيق هذه القاعدة القياسية.

ضجيج الطائرات

نظمت لجنة حماية البيئة حلقة أخرى بشأن التقييمات البيئية والاقتصادية لخيارات المستقبل لمعايير الصرامة بشأن الضجيج. وهي تشمل أقصى مستوى للضجيج الوارد في الملحق ١٦، المجلد الأول، الفصل الرابع، ناقص ٣ و ٥ و ٧ و ٩ و ١١ ديسيل تراكمية، مع احتمال تطبيقها في السنتين ٢٠١٧ و ٢٠٢٠. وستظل خيارات معايير الصرامة لناقص ٣ و ٥ و ٧ و ٩ و ١١ ديسيل تراكمية مفتوحة للمناقشة في الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة.

عمليات الطائرات

ولقد وضعت المجموعة التوجيهية التابعة للجنة حماية البيئة واعتمدت فصولاً جديدة لمواد إرشادية مصممة لكي تحل محل الكتاب الدوري للايكاو المعنون فرص تشغيلية للتقليل من استهلاك الوقود وتخفيض الانبعاثات (Cir 303)، لكي تعرض على الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة. ولقد اعتمدت المجموعة التوجيهية أيضاً مواد إرشادية منقحة وكاملة إلى حد كبير بشأن إجراءات عمليات تقييم بيئية للاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، والمشار إليها بـ "إرشادات للتقييم البيئي للتغيرات التشغيلية المقترحة لإدارة الحركة الجوية".

تطبيقات لأجهزة احتساب الايكاو للاجتماعات البيئية وانبعاثات الكربون

استحدثت الايكاو ونشرت تطبيقات لأجهزة هاتف "أي فون" وحاسوب "أي باد" وجهاز "أندرويد" من أجل أجهزة احتسابها لانبعاثات الكربون واجتماعاتها البيئية. ويحتسب جهاز حساب الايكاو لانبعاثات الكربون، المنشأ في عام ٢٠٠٨، الأثر الكربوني لرحلة جوية. ويضع جهاز حساب الاجتماعات المراعية للبيئة المكان الأفضل لعقد اجتماع من حيث انبعاثات ثاني أكسيد الكربون من حيث السفر الجوي، مع مراعاة مدينة المنشأ، وعدد المشاركين وغيرها من المعايير الهامة الأخرى. وهو مستعمل في العالم أجمع بواسطة جميع وكالات الأمم المتحدة وعموم الجمهور. ويمكن الحصول على تطبيقات الهواتف الذكية، والتي كانت الايكاو أول جهة استحدثتها، على شبكة الإنترنت مجانا في محلات "أبل" (Apple) و"غوغل بلاي" (Google Play).

التعاون مع الهيئات الأخرى التابعة للأمم المتحدة

وكجزء من تعاون الايكاو الوثيق والمتواصل مع هيئات الأمم المتحدة المعنية بحماية البيئة، فقد نظمت الايكاو خمسة اجتماعات رئيسية، بما في ذلك مؤتمرات اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ في بانكوك والدوحة في ديسمبر.

وقدمت الايكاو تقريراً وبياناً إلى الدورة ٣٧ للهيئة الفرعية للمشورة العلمية والتكنولوجية التابعة لاتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ تعرض التطورات الأخيرة فيما يتعلق بالطيران الدولي وتغير المناخ.

مخزون الايكاو الكربوني ومبادرة الحياد المناخي

كجزء من مبادرة الأمم المتحدة لتحقيق الحياد المناخي في جميع أقسام منظومة الأمم المتحدة، قامت الايكاو بتحديث مخزونها الكربوني وقدرت الأثر الكربوني للأمانة العامة لعام ٢٠١١ باستخدام جهاز حساب انبعاثات غازات الدفيئة لبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، فضلا عن جهاز احتساب انبعاثات الكربون التابع للايكاو. ولقد كان مجموع الأثر الكربوني حوالي ٦ ٠٠٠ طن من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وكان نصيب سفر الموظفين الجوي ٤٠ في المائة، ونصيب الطاقة والكهرباء ٥٤ في المائة.

وشاركت الايكاو أيضا في اجتماعات فريق الأمم المتحدة لإدارة المسائل بشأن الإدارة المستدامة وواصلت توفير الدعم والتدريب للهيئات الأخرى في الأمم المتحدة لوضع أدوات وإرشادات لإعداد مخزونات انبعاثات غازات الدفيئة ذات الصلة بالطيران.

أنشطة التواصل والتوعية العمومية

أنتج فيديو يبرز مساهمة الطيران للدعائم الاقتصادية والاجتماعية والبيئية للتنمية المستدامة. وهو يبين التقدم الذي أحرزته الايكاو بشأن المسائل البيئية الرئيسية.

ولقد نظمت الايكاو أيضا إحاطات إعلامية وعروض ومناسبات جانبية بمناسبة المؤتمر الثامن عشر للدول الأطراف ومؤتمر ريو + ٢٠.

ولقد أصدرت الايكاو بمناسبة مؤتمر ريو ٢٠٠٠، كتيباً بعنوان "الطيران العالمي ومستقبلنا المستدام". وهو يتناول دور الطيران فيما يتعلق بموضوعات مؤتمر ريو ٢٠٠٠، ويبين بالتفصيل مبادراتها وإنجازاتها بشأن جدول أعمال التنمية المستدامة، ويقدم موجزاً لجهودها التعاونية المبذولة مع وكالات الأمم المتحدة وغيرها من الجهات المعنية. ولقد نشر تقرير كامل بشأن سلسلة تصدر لأول مرة عن الرحلات الجوية التي تتضمن ربط فيما بينها والتي تستخدم القود البديل المستدام والتي نقلت قسماً من وفد الايكاو إلى مؤتمر ريو جانيرو.

وشاركت المنظمة أيضاً في عدد من العروض والجلسات الإعلامية وأنشطة التواصل حول العالم، باستخدام مجموعات متنوعة من اللافتات والكتيبات والتقارير والمنشورات ووسائط الإعلام المتعددة.

الدعم الطوعي للأعمال البيئية للايكاو

حافظ الاتحاد الأوروبي وفرنسا وإيطاليا على دعمهم لأعمال الايكاو في مجال البيئة عن طريق إعارة ثلاثة موظفين في مجال البيئة وموظف مهني مبتدئ واحد.

تنمية النقل الجوي المستدامة

الإجراءات التي طلبتها الجمعية العمومية للايكاو في دورتها السابعة والثلاثين

واصلت الايكاو رصد التطورات بشأن حماية المستهلك، وذلك وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٠ الذي نص على أن فائدة المستهلك يجب أن تحظى بالاهتمام الواجب في وضع سياسات النقل الجوي الدولي ولوائحه.

وعلى وجه الخصوص، فقد جرى تحديث موجز قواعد حماية المستهلك، والذي يحل ويضع مراجع اللوائح والالتزامات الطوعية لشركات الطيران في مجال حقوق الركاب، وذلك بغية توسيع نطاق تغطيتها الجغرافية. ولقد أضيفت مراجع معينة لحماية المستهلك لآسيا والمحيط الهادئ ولأوروبا والشرق الأوسط وأمريكا الشمالية.

وأكدت عملية الرصد الاتجاه العام، الذي لوحظ في السابق، بشأن أعمال آليات تنظيمية رامية إلى حماية ركاب شركات الطيران، ولا سيما في الولايات المتحدة وأوروبا. ولقد لوحظ أن دولاً أخرى قد تناولت مسائل حماية المستهلك بدون فرض لوائح محددة القطاع.

طيف الترددات اللاسلكية لأغراض الطيران

تُعد مهام الاتصالات والملاحة والاستطلاع في مجال الطيران مهام حاسمة في مجال سلامة وفعالية الطائرة أثناء الطيران وتقضي إمكانية الوصول بدون التدخل إلى جزء كبير من طيف الترددات اللاسلكية المتوفرة. ولقد تم تحديث الأحكام العالمية من أجل إدارة طيف الترددات أثناء المؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية (WRCs) والذي يعقده الاتحاد الدولي للاتصالات اللاسلكية (ITU) كل أربع سنوات. ولقد انعقد المؤتمر الثاني عشر العالمي للاتصالات اللاسلكية في الفترة من ٢٣ يناير إلى ١٧ فبراير. وعموماً، فإن نتائج المؤتمر تتماشى مع موقف الايكاو. وتشمل العوامل الرئيسية التي تسهم في هذا الإنجاز التوعية المبكرة ومشاركة الدول الأعضاء في وضع موقف الايكاو بالنسبة

للمؤتمر العالمي للاتصالات اللاسلكية التابع للاتحاد الدولي للاتصالات اللاسلكية ومشاركة خبراء الايكاو مشاركة نشطة في أنشطة التحضير للاتحاد الدولي للاتصالات اللاسلكية والمنظمات الإقليمية للاتصالات اللاسلكية (APT) - هيئة للاتصالات اللاسلكية لآسيا والمحيط الهادئ، والاتحاد الأفريقي للاتصالات اللاسلكية (ATU)، والمؤتمر الأوروبي لإدارات البريد والاتصالات (CEPT)، ولجنة الاتصالات اللاسلكية للبلدان الأمريكية (CITL)، وكذلك أثناء المؤتمر ذاته.

ويجري الآن تنفيذ الأنشطة التحضيرية للمؤتمر العالمي الخامس عشر للاتصالات اللاسلكية (٢٠١٥). ولقد أعدت مسودة لموقف الايكاو بشأن بنود جدول الأعمال المتصلة بالطيران التي سيتناولها المؤتمر العالمي الخامس عشر للاتصالات اللاسلكية وعممت هذه المسودة على الدول والمنظمات الدولية بغية الحصول على تعليقاتها في هذا الشأن.

إدارة معلومات الطيران (AIM)

وضعت الايكاو تعديلاً هاماً على الملحق الخامس عشر - خدمات معلومات الطيران، وهو يُعد الجزء الأول من عملية تتكون من جزعين لإعادة هيكلة الملحق بالكامل. وترمي عملية إعادة الهيكلة إلى دعم انتقال التركيز التشغيلي لخدمات معلومات الطيران من التركيز على المنتجات، والقائمة على الورق ونظام التعاون اليدوي إلى التمكين الرقمي والتركيز على النظام الشبكي ونظام إدارة المعلومات الذي يركز على الخدمات. ولقد أدمجت الايكاو أيضاً إدارة معلومات الطيران في إطار جزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) ووضعت رؤية طويلة الأجل لإدارة معلومات الطيران لكي تدعم دعماً كاملاً إدارة المعلومات في عموم النظام.

ونظمت أقاليم عديدة تابعة للايكاو اجتماعات أو حلقات دراسية ذات صلة بإدارة معلومات الطيران، وعززت جميع الأقاليم جهودها بغية كفالة تنفيذ الدول لخريطة طريق انتقال خدمات معلومات الطيران (AIS) إلى إدارة معلومات الطيران (AIM).

فعالية عمليات الطيران والمسائل التي تحد من التنمية المستدامة للطيران المدني العالمي

أجريت دراسة استقصائية بصورة مشتركة بين الايكاو ومجلس المطارات العالمي بغية تقدير الاتجاهات الراهنة والمُقبلة للحركة الجوية المتوقعة والقدرات المُعتمدة بالمطارات، وذلك من أجل تحديد حالات اختناق الحركة الممكنة. ولقد أشارت النتائج إلى زيادة القيود الخاصة بقدرات المطارات اعتباراً من عام ٢٠١٥ وفيما بعده. وهذا التوقع يقتضي بشكل واضح من الدول أن تنتظر على النحو الوجب في تخطيط ووضع بُنية تحتية للطيران من أجل تلبية طلبات السفر الجوي في المستقبل تلبية فعالة.

الإعداد لمؤتمر النقل الجوي السادس

في شهر أبريل، حددت ندوة النقل الجوي التي نظمتها الايكاو بمقرها العراقي الرئيسي أمام النقل الجوي المُستدام واستراتيجيات للتغلب عليها وأدوات لدعم التنفيذ. وتمثل الهدف من هذه الندوة، التي نُظمت بالاشتراك مع رابطة أبحاث النقل الجوي، في التمهيد لمؤتمر النقل الجوي السادس في عام ٢٠١٣.

وقام فريق خبراء تنظيم النقل الجوي، كجزء من مهمته في العملية التحضيرية، في شهر يونيو، بمناقشة سبل تناول المسائل الرئيسية في إطار جدول أعمال مؤتمر النقل الجوي السادس، بينما واصل إسداء المشورة وتقديم المساعدة للأمانة العامة حتى انعقاد المؤتمر.

وأُسفرت سلسلة من الحلقات الدراسية الإقليمية التي عُقدت في جميع الأقاليم التابعة للإيكاو، وبالتعاون مع المنظمات الإقليمية ومكاتب الإيكاو الإقليمية، عن تقديم إحاطات للدول بشأن المسائل الرئيسية التي يتعين تناولها في مؤتمر النقل الجوي السادس وتعزيز تبادل الآراء فيما بين المشاركين، وذلك من أجل التوصل إلى مواقف إقليمية مشتركة بشأن بنود جدول الأعمال.

تيسير مفاوضات الخدمات الجوية

لقد جذب مؤتمر الإيكاو الخامس للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية الذي عقد في جدة أكثر من ٣٥٠ مشاركاً ينتمون إلى ٦٢ دولة، وأربع منظمات دولية. ولقد نُظِم حوالي ٣٥٠ اجتماعاً ثنائياً رسمياً وغير رسمي، أسفرت عن توقيع عدد لم يسبق له مثيل لأكثر من ١٣٠ ترتيباً واتفاقاً ثنائياً للخدمات الجوية.

إدارة البنية التحتية

نُشرت الطبعة التاسعة من سياسات الإيكاو بشأن رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9082). وبيّسّر التطبيق السليم للمبادئ الرئيسية لفرض الرسوم الواردة في الوثيقة Doc 9082 عدم التمييز والصلة بالتكلفة والشفافية واستشارة المنتفعين - التنمية المستدامة للبنية التحتية للمطارات والملاحة الجوية.

وواصلت الإيكاو تحديث دراسات حالة بشأن الاستغلال التجاري والخصخصة والإشراف الاقتصادي للمطارات ومقدمي خدمات الملاحة الجوية (ANSPs) وأصدرت دليلاً جديداً بعنوان دليل الخصخصة في توفير المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 9980).

وبناء على الوثيقة تعريفات المطارات وخدمات الملاحة الجوية (Doc 7100)، فقد تم تحديث الوثيقة الجديدة على الانترنت المعنونة "رسوم الطيران" لكي تنص على رسوم المطارات وخدمات الملاحة الجوية المجبأة في ١٨٤ دولة.

وفي مجال التدريب، نظمت دورتين لرسوم استخدام المطارات في إطار برنامج تقويض المهنيين لإدارة المطارات، أعدتهما بصورة مشتركة الإيكاو ومجلس المطارات العالمي. وشارك فيهما ٤٨ مشاركاً من ١٧ دولة.

برنامج إحصاءات الإيكاو وأنشطة التنبؤ والتحليل الاقتصادي

برنامج إحصاءات الإيكاو

أُجريت ثلاث دورات تدريبية أثناء العمل بشأن الإحصاءات بمقر الإيكاو من أجل دعم تنفيذ توصيات الدورة العاشرة لاجتماع شعبة الإحصاءات. ولقد زودت عدداً من الدول الأفريقية والدول العربية ودول أمريكا اللاتينية بخبرة عملية في تطبيق الطرائق الإحصائية وتوظيف نماذج الإحصاء. ولقد تم التشديد على جمع بيانات الوقود الذي نفذ مؤخرًا ناقل جوي (نموذج الإيكاو

(الإحصائي M) والذي يمكن بواسطته قياس تقدم فعالية استخدام الوقود.

ولقد أكملت المرحلة الأولى من نظام الإبلاغ والتحليل للايركاو بشأن ثاني أكسيد الكربون، وذلك وفقا لقرار الجمعية العمومية ٣٧-١٩. وترمي أداة القياس هذه إلى التمكن من الإبلاغ عن انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي إلى اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ ولتقييم التقدم المُحرز في تحقيق الأهداف الطموحة البيئية العالمية.

منتدى الإنترنت الإحصائي التابع للايركاو

ولقد تم تحديث منتدى الإنترنت الإحصائي، ICAO DATA+، وتعزيزه بواسطة أداة بيانات طيران عالمية مقارنة تمثل للمعايير السامية لتوزيع البيانات التي تطلبها الدول الأعضاء ومنظمات الطيران المدني الإقليمية والمنتهجين الخارجيين. وتوجد الآن ٦ وحدات سهلة الاستخدام من ICAO DATA+، ألا وهي: حركة الناقلين الجويين، والحركة الجوية حسب مرحلة الطيران، وحالة الناقلين الجويين المالية، والحركة الجوية بالمطارات، ومنشأ الرحلة الجوية ومقصدتها، وأسطول النقل الجوي والعاملين لديه. ويمكن الاطلاع على ICAO DATA+ على موقع الإنترنت stats.icao.int.

أنشطة التنبؤ

لقد بدأ العمل في إعداد تعميم جديد بعنوان *آفاق النقل الجوي العالمي حتى عام ٢٠٣٠* (Cir 333). وهو يوجز أحدث تنبؤات الحركة الجوية للركاب والشحن وأكثرها توسعا التي وضعتها الايركاو. وهو مُعد لمساعدة الجهات القائمة على وضع اللوائح وقطاع الطيران لتلبية احتياجات الركاب والشاحنين المتغيرة خلال السنوات العشرين المقبلة تقريبا، ويشمل هذا المنشور أيضا تنبؤات بشأن حركة الطائرات المعنية وتنبؤات عالمية واسعة بشأن حركة الركاب والبضائع حتى عام ٢٠٤٠ وذلك لدعم التحليلات الخاصة بالاحتباس الحراري. وتستفيد هذه الوثيقة الفريدة من نظام موسع للطرق الجوية وطرائق أكثر تقدما للقياس الاقتصادي، وخبرات الايركاو في العالم أجمع والبيانات المكثفة التي تقدمها دول الأعضاء بالايكاو؛ وباختصار، أحدث الطرائق والمعلومات المقدمة في الوقت المناسب. وهي تتضمن كذلك تحليلات واتجاهات لأسواق متنوعة، وتراعي النمو الاقتصادي والتغير التكنولوجي وتحرير الأسواق ونمو الناقلين الجويين منخفضي التكلفة وازدحام المطارات وأسعار النفط، ضمن جملة أمور. وختاما، ينظر التعميم في العوامل الرئيسية التي تشجع أو تعرقل نمو الطيران المدني وكيفية تأثيرها على التنبؤات الناجمة عن ذلك.

لقد وضعت مجموعة توقعات الحركة الجوية لمنطقة آسيا والمحيط الهادئ (APA TFG) تنبؤات للحركة الجوية وحركة الطائرات فضلا عن معايير تخطيط أخرى، مثل تحليلات فترة الذروة لبيانات إقليم معلومات الطيران لمجموعات طرق مختارة. إن هذه التنبؤات والتحليل، الواردة بتقرير الاجتماع السادس عشر لمجموعة توقعات الحركة الجوية لمنطقة آسيا والمحيط الهادئ، من المتوقع استخدامها أساسا بواسطة الدول الأعضاء المعنية بالايكاو، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية في أسواق آسيا والمحيط الهادئ والعبارة للمحيط الهادئ والمجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في آسيا والمحيط الهادئ (APANPIRG) في أنشطة تخطيطها لخدمات الملاحة الجوية.

وبالمثل، لقد وضع الاجتماع التاسع لمجموعة توقعات الحركة الجوية لمنطقة الكاريبي وأمريكا الجنوبية (CAR/SAM TFG) تنبؤات طويلة الأجل للحركة الجوية لمجموعات طرق رئيسية إلى، ومن، وضمن مناطق الكاريبي وأمريكا الجنوبية، من حيث كل من حركة الركاب والطائرات. ويرد فيها تفصيل لتوقعات الحركة على مستوى زوج المدن لجميع مجموعات الطرق الرئيسية، إلى جانب معايير وتحليل

فترة الذروة التي قامت بها مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية. وستحظى هذه التنبؤات والتحليل، الواردة بالتقرير المُعَوَّن تنبؤات الحركة الجوية الإقليمية للكاربيبي وأمريكا الجنوبية للفترة ٢٠١١-٢٠٣١"، (Caribbean/South American Regional Traffic Forecasts 2011-2031)، باهتمام خاص بالنسبة للدول الأعضاء بالايكاو، ولمقدمي خدمات الملاحة الجوية في أسواق الكاريبي وأمريكا الجنوبية والمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ للكاربيبي وأمريكا الجنوبية (GREPECAS) في أنشطة تخطيطها الإقليمية لخدمات الملاحة الجوية.

التحليل الاقتصادي

أدت الدراسات التي أجريت بشأن الاختلافات الإقليمية في اقتصاديات تشغيل شركات الطيران الدولية إلى تعزيز مصدر استثنائي بالفعل للبيانات والمعلومات لمهام أساسية متنوعة، بما فيها تحليل اقتصاديات تشغيل شركات الطيران، وتقييم الأثر الناجم عن تغير اللوائح والتخطيط البيئي. ولقد شكلت أيضا أساسا لتحليل أجرته وكالة المعايير التابعة للآياتا (IATA Prorate Agency) من أجل احتساب عوامل معايير عائدات الركاب من الرحلات المشتركة بين شركات الطيران بواسطة الوكالة.

اتفاقات التمويل المشترك

واصلت المنظمة الاضطلاع بمسؤولياتها بما يتعلق بإدارة اتفاقي التمويل المشترك الدنماركي والآيسلندي ولقد ضم اتفاق التمويل المشترك الدنماركي ٢٣ دولة كأطراف متعاقدة بينما شمل اتفاق التمويل المشترك الآيسلندي ٢٤ دولة كأطراف متعاقدة. ويغطي هذان الاتفاقان توفير، في غرينلاند وفي آيسلندا، مراقبة الحركة الجوية وخدمات الاتصالات والأرصدة الجوية، للطيران المدني الدولي في شمال المحيط الأطلسي.

التعاون مع الهيئات الأخرى التابعة للأمم المتحدة

طلبت هيئات بمنظومة الأمم المتحدة من الايكاو إحصائيات طيران مدني ولاسيما من أجل نشرة الإحصاءات الشهرية الصادرة عن الأمم المتحدة (UN Monthly Bulletin of Statistics) ومطبوعات إحصائية للجان الاقتصادية الإقليمية.

وبناء على مذكرة تفاهم مبرمة بين الايكاو والاتحاد البريدي العالمي، فقد أجري تحليل لحركة شركات الطيران وبياناتها المالية وقُدمت إلى الاتحاد البريدي العالمي من أجل احتساب سعر الأساس المطبق على تسوية الحسابات بين المُشغلين الجويين المُعينين للبلدان الأعضاء بالاتحاد البريدي العالمي، فيما يتعلق بنقل البريد الجوي.

أنشطة التواصل والتوعية

شرعت الايكاو، بالتعاون مع أكاديمية الهندسة الكندية، (CAE)، في وضع مجموعة من دورات التعلم بواسطة الإنترنت للنقل الجوي تغطي إحصاءات النقل الجوي، واقتصاديات النقل الجوي، والتنبؤات المخصصة لأغراض التخطيط. ولقد أكملت المجموعة الأولى من الدورات المتصلة بإحصاءات الطيران وهي متوفرة على الإنترنت للاطلاع عليها. وهي موجهة للجهات القائمة على تخطيط المطارات وشركات الطيران والمديرين والموظفين التشغيليين وأخصائيي المطارات

بالحكومة، والمديرين بشركات الطيران، ومديري التسويق والتجارة، ومستشاري الطيران والمحللين من مُصنّعي الطائرات.

وشاركت المنظمة في عدة عروض وجلسات معلومات وأنشطة تواصل بالعالم أجمع، باستخدام مجموعة من اللافتات والكتيبات والتقارير والرايات ووسائط الإعلام المتعددة. ولقد سعت هذه الأنشطة إلى إعلام الجمهور وقطاع الطيران بشأن النقل الجوي وكذلك عن مهام الايكاو.

ولقد وُجّهت أنشطة التوعية إلى الدول، من خلال تنسيق دورات التدريب والتوعية، فضلاً عن الحلقات الدراسية الإقليمية، بينما تُعد بصورة منتظمة معلومات من أجل وسائط الإعلام بشأن مسائل ومناسبات محددة معنية بالطيران.

وفي نوفمبر، مثلت الايكاو أمام اللجنة الدائمة بمجلس الشيوخ بشأن النقل والاتصالات بكندا لمناقشة وتوفير تحليل لقطاع الطيران، ولأسيما فيما يتعلق بالاتجاهات والتطورات، وعملية التحرير، واتفاقات الأجواء المفتوحة والتحديات التي يواجهها الناقلون الجويون. وقد كانت ترمي إلى تقديم المساعدة في دراسة متصلة بقطاع شركات الطيران الكندي.

الدعم الطوعي لأعمال الايكاو

قدمت جمهورية الصين الشعبية الدعم لأعمال الايكاو من أجل التنمية المستدامة للنقل الجوي بواسطة إعارة موظف للنقل الجوي وموظف للبنى التحتية.

أنشطة المكاتب الإقليمية

قدمت المكاتب الإقليمية المساعدة للدول في وضع خطط عمل بيئية ترمي إلى تخفيض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون وقياس المكاسب البيئية الناجمة عن تنفيذ التحسينات التشغيلية، بما في ذلك استخدام أداة تابعة للايكاو لتقدير وفورات الوقود.

وشجعت المكاتب الإقليمية وروجت لمشاركة الدول في ندوة الايكاو بشأن النقل الجوي (IATS) في مونتريال ومؤتمر الايكاو للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية (ICAN) في المملكة العربية السعودية. ولقد ساعدت هذه المكاتب في تنظيم حلقات دراسية إقليمية للإعداد لمؤتمر النقل الجوي السادس في مارس ٢٠١٣.

مشروعات التعاون الفني ومبادراته

أثناء عام ٢٠١٢، ثمة ١٩ مشروع تعاون فني وطني وثلاث مشروعات تعاون فني إقليمية قائمة متصلة بحماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي. وشملت الإنجازات الرئيسية خلال تلك الفترة ما يلي:

إقليم آسيا والمحيط الهادئ

— تنفيذ دورات لقانون وسياسات الطيران في إطار برامج تدريب البلدان النامية لأربع دول.

إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية

- وضع جائزة لتطوير تقييم الأثر البيئي والاجتماعي الناجم عن المطار الدولي في دولة واحدة.
- تقديم المساعدة لدولة واحدة لكفالة الامتثال للوائح البيئية في تصميم وبناء ساحة شحن بعيدة وتسهيلات ذات صلة.
- تقديم تدريب لخمسین مشاركا من ١٥ دولة في مجال الإدارة المستدامة والبيئية للبنى التحتية للنقل الجوي.
- دراسة تقييم لتحديد الاحتياجات من الموارد البشرية ومتطلبات التدريب لهيئات طيران مدني لثلاث دول.
- دراسة تقييم لتحديد المتطلبات من الموارد البشرية ومعدات الملاحة الجوية لدولة واحدة بعد وقوع زلزال.

إقليم أوروبا والشرق الأوسط

- مواصلة تقديم المساعدة لدولة واحدة في عدة مجالات لتعزيز قدراتها من الموارد البشرية من خلال التدريب المهني للنظراء المؤهلين للتنمية المستدامة لاقتصاد نقلها الجوي.

استراتيجيات دعم التنفيذ



استراتيجيات دعم التنفيذ

الخدمات القانونية والعلاقات الخارجية

القضايا القانونية المتعلقة بالركاب غير المنضبطين

عملاً بالقرار الذي اتخذته المجلس في دورته ١٩٤ التي عُقدت في نوفمبر ٢٠١١، بإنشاء لجنة فرعية خاصة تابعة للجنة القانونية لاستعراض اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (اتفاقية طوكيو)، مع الإشارة بصفة خاصة إلى مسألة الركاب غير المنضبطين، حيث عقدت اللجنة الفرعية اجتماعها الأول في مونتريال في مايو والثاني في ديسمبر. وقد أعدت اللجنة الفرعية مشروع بروتوكول لاتفاقية طوكيو تتضمن عدداً من الخيارات المعروضة على اللجنة القانونية لدراساتها.

الترويج لاتفاقية بيجين

واصل المجلس والأمانة تعزيز التصديق على اتفاقية قمع الأفعال غير المشروعة ضد سلامة الطيران المدني (اتفاقية بيجين) والبروتوكول المكمل لها (بروتوكول بيجين) من خلال مؤتمر الايكاو الرفيع المستوى لأمن الطيران واجتماعات الأمم المتحدة وغيرها من المحافل. وتضمنت ندوتان إقليميتان قانونيتان كذلك موضوع التصديق على صكوك بيجين. وكانت إحداها ندوة الايكاو القانونية لإقليم آسيا والمحيط الهادئ التي استضافتها جمهورية كوريا في أبريل. أما المحفل الآخر فهو مؤتمر القانون الجوي في وارسو الذي استضافته بولندا في سبتمبر تحت رعاية الايكاو ومجموعة التناوب لأوروبا الوسطى (بلغاريا والجمهورية التشيكية وهنغاريا وبولندا ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا). وحتى ٢٠ ديسمبر، صدقت كل من سانت لوسيا ومالي والجمهورية الدومينيكية على اتفاقية بيجين، كما صدقت سانت لوسيا ومالي وكوبا على بروتوكول بيجين.

التعاون في إطار فرقة العمل المعنية بتنفيذ مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة (CTITF)

تواصل الايكاو، كطرف في فرقة العمل المعنية بتنفيذ مكافحة الإرهاب التابعة للأمم المتحدة، التعاون مع فرقة العمل والأطراف الأخرى. وقد دعمت الايكاو الاجتماع الدولي بشأن السلامة الكيميائية والأمن الكيميائي الذي عُقد في نوفمبر برعاية منظمة حظر الأسلحة الكيميائية في تارنو ببولندا وشاركت فيه.

الضمانات الدولية على المعدات المنقولة (معدات الطائرات)

بالنيابة عن المجلس، وبصفتها السلطة الاشرافية على السجل الدولي، واصلت الأمانة رصد عملية تشغيل السجل لضمان عمله بكفاءة وفقاً للمادة ١٧ من اتفاقية كيب تاون. ومع انتهاء الولاية الثانية من ثلاث سنوات لتعيين لجنة الخبراء التابعة للسلطة الاشرافية للسجل الدولي في يوليو ٢٠١٢، عيّن المجلس أو أعاد تعيين ١٥ عضواً في اللجنة ابتداءً من ٢٠١٢/٧/٢، وفقاً للترشيحات وإعادة الترشيحات التي استلمها من الأطراف والدول الموقعة على اتفاقية كيب تاون وبروتوكولها. وانهقد الاجتماع الخامس للجنة في ديسمبر ٢٠١٢ في مقر الايكاو، وكان غرضه إحاطة أعضاء اللجنة وعقد مناقشات أولية حول التغييرات العديدة والهامة المدخلة على أنظمة وإجراءات السجل الدولي (Doc 9864) على أن يُعقد اجتماع سادس للجنة خلال الربع الثاني من عام ٢٠١٣ لإكمال النظر في هذه التغييرات وتقديم توصيات بشأنها إلى المجلس. وعملاً بالمادة ٦٢ (٢) (ج) من اتفاقية كيب تاون والمادة ٣٧ (٢) (ج) من بروتوكول كيب تاون، يتلقى المجلس بانتظام معلومات عن الجهة الوديعية للاتفاقية بشأن عمليات التصديق والإعلان والاحتجاج وتعيين نقاط الدخول. وبحلول نهاية العام، بلغ عدد عمليات التصديق على اتفاقية كيب تاون وبروتوكولها والانضمام إليهما ٤٨ عملية تصديق وانضمام.

الفريق العامل المعني بالإدارة والكفاءة (WGGE)

أنشئ فريق عمل نظم الإدارة والكفاءة خلال الدورة ١٩٥ للمجلس في مارس ٢٠١٢، إثر دمج فريق عمل نظم الإدارة والكفاءة السابقين. وأجرى الفريق دراسة عن مختلف جوانب الخدمات اللغوية بما فيها الطلب على الترجمة التحريرية والترجمة الشفوية، ونوعية هذه الخدمات، والتوزيع المتزامن لنشر الوثائق بمختلف اللغات وتوقيت النشر، وقدم توصيات نظر فيها المجلس خلال دورته ١٩٧ في نوفمبر ٢٠١٢. وطلب المجلس لدى اعتماده هذه التوصيات أن تضع الأمانة ومختلف لجان المجلس ولجنة الملاحة الجوية مقترحات ملموسة حسب الاقتضاء لترشيد استخدام الخدمات اللغوية كي ينظر فيها المجلس في دورته ١٩٨.

اللجنة الاستشارية الثلاثية لمناقشة المسائل المتعلقة بالامتيازات والحصانات

عُقد الاجتماع الثالث للجنة الاستشارية الثلاثية للايكاو في مايو ٢٠١٢. وحضر الاجتماع ممثلون عن مدينة مونتريال إلى جانب مسؤولين من سلطتي البروتوكولات في أوتاوا ومقاطعة كيبيك وممثلين عن مجلس الايكاو.

واستعرض الاجتماع المسائل المدرجة على جدول أعماله بشأن إقامة الممثلين الدائمين وأسرهم والوفود الوطنية في كندا، بما يشمل المسائل المتعلقة بتأشيرات السفر وشهادات القبول والتعليم والصحة والضرائب وأنظمة المرور والامتيازات والحصانات ذات الصلة التي تمنحها الدولة المضيفة على المستويين الاتحادي والإقليمي. وأشار المشاركون في اللجنة إلى التقدم الكبير الذي تحقق في العديد من المجالات منذ انعقاد الاجتماع السابق للجنة في نوفمبر ٢٠١١

واتفق على أن يتناول اجتماعها القادم المقرر في فبراير ٢٠١٣، الإنجازات التي تحققت حتى اليوم وأن يركز على المسائل المعلقة.

التعاون مع منظمة السياحة العالمية

واصلت الايكاو مشاركتها في فريق عمل منظمة السياحة العالمية المعني بحماية السياح/المستهلكين ومنظمات السفر. ويعكف الفريق على دراسة مقترح مشروع اتفاقية لحماية السياح ومقدمي الخدمات السياحية. وتشمل المواضيع التي يتناولها الفريق الالتزامات بمساعدة الدول التي تمر بحالات طارئة، وحماية السياح في حالة إفلاس منظمة السفر والجوانب المتعلقة بحزمة السفر. وقدمت الايكاو تعليقات فنية ومقترحات صياغة بشأن مشروع الاتفاقية الجاري وضعها، بهدف أساسي هو تقادي أي تضارب محتمل مع صكوك القانون الجوي القائمة برعاية من الايكاو.

تنفيذ سياسة الايكاو بشأن التعاون الإقليمي

نُفذت سياسة الايكاو بشأن التعاون الإقليمي من خلال عدة تدابير أتاحَت للايكاو وهيئات الطيران المدني الإقليمية تشجيع الدول على تنسيق اللوائح التشغيلية والمتطلبات والإجراءات استناداً إلى القواعد والتوصيات الدولية. وتم تعزيز التعاون مع المنظمات الإقليمية وهيئات الطيران المدني الإقليمية. كما عززت أوجه التآزر بين الايكاو وكل هيئة من هيئات الطيران المدني الإقليمية وفقاً للترتيبات المدرجة في مذكرة التفاهم المبرمة بين الايكاو وهذه الهيئات لتقادي تكرار الجهود. وعُقدت اجتماعات دورية بين الايكاو وهيئات الطيران المدني الإقليمية، فضلاً عن الاجتماعات وحلقات العمل والنقاش الإقليمية التي نُظمت بالمشاركة بين الايكاو وهيئات الطيران المدني الإقليمية.

أنشطة المكاتب الإقليمية

خلال عام ٢٠١٢، نشطت المكاتب الإقليمية في دعم الأنشطة المتعلقة بالأهداف الاستراتيجية للمنظمة. ونُفذت برامج ومشروعات في الأقاليم بتنسيق وثيق ومباشر بين المكاتب والمقر، وتُدار هذه البرامج والمشروعات على نحو يضمن رصد النتائج وتحقيقها. وعملت المكاتب الإقليمية معاً ومع منظمات الطيران الإقليمية والمكاتب الإقليمية لهيئات الطيران، وفقاً لاستراتيجية التعاون الإقليمي المعززة للمنظمة، بهدف تقادي تكرار الجهود وتبادل المعارف المشتركة الهامة. وشاركت بشكل خاص في خطط العمل المدرجة في مذكرات التعاون الموقعة مع هيئات الطيران المدني الإقليمية.

الأنشطة ذات الأهمية الخاصة في كل مكتب من المكاتب الإقليمية

مكتب الشرق الأوسط

— رغم حالة السلامة والأمن في القاهرة والوضع السياسي السائد في الإقليم وتأثيره البالغ على موظفي المكتب الإقليمي، فقد استمر برنامج عمله بشكل طبيعي باستثناء حالات قليلة تعين فيها إلغاء أو تأجيل نشاط أو نشاطين بسبب تدني مستوى المشاركة من دول الإقليم. وتواصل دون انقطاع تقديم المساعدة الفنية والدعم لدول الإقليم.

الموارد البشرية

في تاريخ ٢٠١٢/١٢/٣١، كانت هناك ٦٩٨ وظيفة ثابتة في الايكاو، منها ٥٣٠ وظيفة ممولة من ميزانية البرنامج العادي و ٦٦ وظيفة ممولة من صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية و ١٠٢ وظيفة من أموال خارج الميزانية. وكان تقسيم الوظائف كالتالي: ٣٢٦ وظيفة في فئة الوظائف المهنية والعليا، و ٣٧٢ وظيفة في فئة الخدمات العامة. وبلغ تمثيل الدول الأعضاء في الأمانة ٨٠ دولة في الوظائف المهنية والعليا.

وبلغ التمثيل الإجمالي للمرأة ٣٠ في المائة في فئة الوظائف المهنية والعليا، فيما ظل ثابتاً بنسبة ٥٠ في المائة في الوظائف الرفيعة المستوى بدرجة د-٢، و ١١٪ في الوظائف بدرجة د-١. وفي إطار جهود التوعية التي تبذلها الايكاو، حصلت سيدة مؤهلة على منحة التدريب الدولية للايكاو التي تمنحها للنساء في عالم الطيران.

وواصلت الايكاو الاستفادة من مساهمات ٧ موظفين معارين و ٢٨ موظفا يعملون مجاناً حصلت عليهم من خلال ترتيبات شراكة مع الدول الأعضاء وسلطات الطيران. ورحبت الايكاو هذا العام بـ ٢٢ موظفا يعملون مجاناً.

ومع بدء تطبيق الطبعة التاسعة من مدونة خدمة الموظفين في الايكاو في ١ يناير/كانون الثاني ٢٠١١، أجري استعراض شامل للنظام الأساسي للموظفين لزيادة ترشيد سياسات إدارة الموارد البشرية وقواعدها وممارساتها، وتعزيز تنسيقها مع المنظمات التابعة لمنظومة الأمم المتحدة المشتركة، حسب الاقتضاء.

ووضعت سياسة لحراك الموظفين تستند إلى إعادة التعيين الطوعي وتركز بشكل رئيسي على الحراك الوظيفي في مقر العمل نفسه. ومن أهم أهداف هذه السياسة مساعدة المنظمة على تحقيق أهدافها الاستراتيجية وتلبية متطلباتها التشغيلية، بإتاحة إمكانية نقل الموظفين ذوي المهارات والمؤهلات المناسبة بسهولة أكبر في مقر العمل ذاته أو بين المقار حسب الاقتضاء. ومن الأهداف الأخرى مساعدة الموظفين على اكتساب مهارات ومعارف وخبرات جديدة في مقر العمل نفسه أو غيره.

وهناك أثر إيجابي لآلية تخطيط القوة العاملة، التي تتألف من خطط عمل ثلاثية وسنوية للموارد البشرية، فضلاً عن إدخال تحسينات على إجراءات التوظيف ومسار العمل، لا سيما في تعزيز تلبية احتياجات البرنامج من خلال إعادة الهيكلة التنظيمية وإعادة تصميم الوظائف لترتيب الأولويات في الموارد المتاحة وتسريع إجراءات التوظيف وإدارة العقود.

ووسّع نطاق فرص التعليم والتدريب. وبدأت منظومة التعليم الإلكتروني الجديدة المسماة "iLearn" بتوفير فصول تدريبية إلكترونية للموظفين. وهي منظومة تسجيل للفصول التدريبية الإلكترونية والخارجية معاً، وبالتالي تسهل عملية التسجيل للدورات التدريبية ورصد أنشطة التدريب. وتم التوصل كذلك إلى اتفاق مع مقر الأمم المتحدة في نيويورك للاستفادة من منصة التدريب الإلكتروني للمقر المسماة Skillsoft، التي تضم طائفة واسعة من الدورات التدريبية المكتوبة والدورات القائمة على الكفاءة والكتب المتعلقة بالإدارة، فضلاً عن الدورات التدريبية الإلزامية للأمم المتحدة. وتواصل توفير أنشطة التدريب المتخصصة بشأن الجوانب الفنية من تخصصات الملاحة الجوية لموظفي المكاتب الإقليمية لتحديث معارفهم وخبراتهم. ونُظم كذلك أكثر من ١٠٠ نشاطاً تدريبياً للموظفين بشأن مواضيع فنية وغير فنية وتنمية المهارات الإدارية والشخصية الأخرى فضلاً عن تعليم اللغات. ونُظمت كذلك دورة تدريبية إلزامية عن أخلاقيات العمل، وفقاً لما يقتضيه إطار الأخلاقيات، في كل من المقر والمكاتب الإقليمية. واستفاد إجمالاً أكثر من ١٦٠٠ موظف من الايكوا من هذه الأنشطة التدريبية.

وأعيد تنظيم الوظائف المختصة بالموارد البشرية وموظفيها لتعزيز تلبية متطلبات البرنامج واحتياجات المنظمة، بغية تحسين نوعية وتوقيت الخدمات المقدمة والدعم الاستشاري. وأنشئت وظيفة نائب مدير الموارد البشرية وشغله لإدارة تخطيط وتقديم الخدمات التشغيلية ووضع سياسة الموارد البشرية.

وتواصل تحديث الإجراءات المتعلقة بالموارد البشرية بالتزامن مع تنفيذ أوجه التحسين في أتمتة هذه الإجراءات. وأدى ذلك إلى تحسين التوقيت والتجاوب لمتطلبات البرنامج والحفاظ على مستوى عالٍ من الخدمات في الآن ذاته. وتشارك إدارة الموارد البشرية كذلك في تصميم وتطوير نظام داخلي ذكي لسير العمل بهدف ترشيد الإجراءات وتقادي التكرار وزيادة الأنشطة غير الورقية. وسيتمنى نشر النظام وتطبيقه على الأنشطة الأخرى للايكوا حال إكماله واختباره.

ونُشر خارجياً ما مجموعه ٨٤ إعلاناً لوظائف شاغرة (٤٠ وظيفة من فئة الخدمات العامة و٤٤ من فئة الوظائف المهنية) كما نُشر داخلياً ٢٥ إعلاناً لوظائف أُعيد تصنيفها (١٩ وظيفة من فئة الخدمات العامة و٦ من فئة الوظائف المهنية)، وطُبقت إثرها إجراءات التوظيف السارية. وأعيد تصميم وظائف من الفئة ف-٤ لإدراجها ضمن الفئة ف-٣ أو ف-٢، بهدف توظيف مهارات شبابية أصغر سناً. وقد اجتذبت الأوصاف الوظيفية المنقحة طائفة أوسع من المهارات المنقولة وعددًا أكبر من طلبات التوظيف من النساء من الدول الأعضاء غير الممثلة والناقصة التمثيل.

ومنذ بداية الفترة الثلاثية، تم تحديث ٥٥ في المائة من الوظائف المصنّفة في فئة الخدمات العامة و٣٩ في المائة من الوظائف المصنّفة في فئة الوظائف المهنية والعليا وأعيد تصنيفها لتعكس المهام والمسؤوليات بصورة أفضل. وطُبّق في المقر وفي جميع المكاتب الإقليمية المعيار التصنيفي الجديد لوظائف الخدمات العامة الذي اعتمدته لجنة الخدمة المدنية الدولية لتطبيقه في جميع منظمات المنظومة المشتركة للأمم المتحدة.

كما نُظمت دورات تدريبية عن المعيار التصنيفي الجديد وكتابة توصيفات الوظائف. وأُعد نموذج مركز للوصف الوظيفي للإسراع في عملية تحديث توصيفات الوظائف.

وأدى تعزيز أنشطة الاتصالات مع الموظفين وعامة الجمهور إلى تحسين صورة الايكاو كرب عمل لدى الجمهورين الداخلي والخارجي، والهدف المنشود هو اجتذاب مرشحين على مستوى عالٍ من الكفاءة والحفاظ عليهم. فأثناء تنفيذ المعيار التصنيفي الجديد، على سبيل المثال، عُقدت جلسات إحاطة تفاعلية شخصية وجماعية مع جميع موظفي الخدمات العامة. ووسع نطاق النشرة الإخبارية لإدارة الموارد البشرية كي تتضمن مسائل تهم الموظفين، كموضوع الأخلاقيات. وتم كذلك تحديث الموقعين الإلكترونيين الداخلي والخارجي بشكل كبير.

اللغات والمنشورات

قام فرع اللغات والنشر بمعالجة ١١ مليون كلمة، مقابل ٨,٧٢ مليون كلمة في عام ٢٠١١، مستعينا في ذلك بمصادر خارجية بنسبة ٥٠,٩ في المائة، ومصادر داخلية بنسبة ٤٩,١ في المائة. وقُدمت خدمات الترجمة الفورية إلى ١٣٧٦ جلسة بالمقارنة مع ٢٥٩ جلسة في عام ٢٠١١. وشهد إنتاج المنشورات المعروضة للبيع انخفاضاً فيما استمر توسع النشر على مختلف المواقع الإلكترونية للايكاو. ووفقاً لسياسة الحصة المجانية، حسبما هو منصوص عليه في اللوائح التنظيمية للايكاو (Doc 7231)، فقد بلغ عدد المنشورات المرسلة إلى الدول الأعضاء مجانا ٤٦,٥٥ منشورا.

وقد دخلت سياسة وإجراءات الايكاو بشأن التعاقد الخارجي لخدمات الترجمة حيز النفاذ في شهر أبريل. وهي تهدف إلى تنفيذ جميع أنشطة التعاقد الخارجي المرتبطة بخدمات الترجمة التحريرية بطريقة دقيقة ومنضبطة وشفافة. والهدف هو تحقيق أعلى جودة ممكنة مع التقيد بالآجال المحددة والحد من التكاليف ضمن إطار نسبة محددة بين الترجمة الداخلية والتعاقد الخارجي، رهناً بالموارد المتاحة. وتحدد هذه السياسة العامة نطاق التعاقد الخارجي لأعمال الترجمة ومبادئه الأساسية مع مراعاة عناصر الجودة والسرعة والسرية فضلاً عن العوامل المالية. كما تتضمن معايير اختيار المترجمين وتصنيفهم، فضلاً عن الآلية التي ينبغي تطبيقها فيما يخص إدارة جودة الترجمات المتعاقد عليها مع جهات خارجية لضمان الاضطلاع بها على نحو يطابق تماماً الإرشادات والشروط المحددة فضلاً عن اكتمالها ودقتها.

وقد أصبح البرنامج الحاسوبي للمساعدة على الترجمة الذي طُبّق في أواخر عام ٢٠١١ قوام أنشطة الترجمة الداخلية والمتعاقد عليها. وتمثل إحدى فوائده المباشرة في تعزيز نوعية واتساق الترجمات من خلال تحقيق درجة أكبر من الرقابة على عملية الترجمة. ويمكن أيضاً تحقيق بعض المكاسب من حيث الإنتاجية مع مرور الوقت بفضل تحسين كفاءة معالجة تدفق أعمال النشر. وقُدم تدريب مخصص لجميع موظفي قسم اللغات والمنشورات حسب متطلبات عملهم مع البرنامج.

الأنشطة المدرة للدخل

واصلت الأنشطة المدرة للدخل إيجاد فرص جديدة لتحقيق إيرادات من خلال أنشطة ترخيص البضائع الخطرة والتدريب والأحداث المختلفة، فأسهمت بشكل كبير في إيرادات عام ٢٠١٢. غير أن السيطرة على التكاليف ظلت تحدياً كبيراً رغم التخفيضات الهامة التي حُفقت في مجال الطباعة.

وينعكس الانحدار المستمر في مبيعات المنشورات المطبوعة في النتائج المالية الإجمالية للسنة، وسيجري تناول أسبابه في عام ٢٠١٣ مع الاستمرار في استكشاف منتجات جديدة لزيادة الإيرادات.

وتم تطوير متجر إلكتروني جديد لزيادة ترويج مبيعات وثائق الايكاو.

المؤتمرات والخدمات المكتبية

إثر نجاح تطبيق الإجراءات الجديدة في سبتمبر، استحدثت الايكاو عملية تسجيل للمؤتمرات محسنة وأكثر فعالية. وتمخضت العملية عن تقليص كبير في الوقت اللازم لتسجيل المشاركين في مؤتمر الايكاو الرفيع المستوى لأمن الطيران والمؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية.

وبدأ العمل على تنفيذ نظام إلكتروني شامل لإدارة الأحداث من أجل زيادة تسهيل عملية التسجيل في الأحداث القادمة، بما فيها الدورة ٣٨ للجمعية العمومية للايكاو المقرر عقدها في سبتمبر ٢٠١٣.

وأنجز العديد من مشروعات البناء وتجديد المكاتب في عام ٢٠١٢ لترشيد استخدام الحيز المكتبي وموارد المبنى. وشمل ذلك تجديد قاعة الجمعية العمومية والمجلس وقاعات المؤتمرات وتزويدها بأحدث التكنولوجيات المرئية المسموعة. كما بدأ العمل على نقل متجر المفوضية لإتاحة منفذ سهل للمتجر أمام المندوبين المشاركين في المؤتمرات.

تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

تم توسيع بنية تكنولوجيا المعلومات الجامعة في الايكاو لتشمل البريد الإلكتروني وخدمات السجل وتعميمها على معظم المكاتب الإقليمية. ونتيح هذه الإضافة للمستخدمين منظومة بريد إلكتروني متكاملة وستسمح بالاندماج في وظائف تبادل الرسائل الموحدة المقرر نشرها في ٢٠١٣.

وسيجري تحديث جميع محطات العمل في المقر لتستخدم نظام التشغيل ويندوز ٧ وبرامج أوفيس ٢٠١٠ من أجل الاستفادة من أكثر البرامج تطوراً. وقد وُضعت خطة نشر نهائية لتنفيذ موقع أساسي لحوااسب المقر يتيح مواصلة العمل في حالات الكوارث.

وبعد إجراء تحليل مفصل لتدفق العمل في إدارة السجلات وهندسة النظام الإلكتروني لإدارة السجلات، اتخذ قرار بتطوير النظام الإلكتروني لإدارة سجلات ووثائق الايكاو (EDRMS) على منصة مايكروسوفت شيربوينت، وبإضافة المزيد من البرمجيات. واعتبر هذا الحل هو الأكثر فعالية ومرونة لتكييف النظام مع احتياجات المنظمة. وهو يأخذ بالاعتبار أيضاً تطوير عملية توحيد إدارة الوثائق والسجلات إلكترونياً ضمن المنظمة على نفس المنصة.

وتم تسهيل التصنيف المستخدم لحفظ سجلات الايكاو، بمشاركة المستخدمين من جميع المكاتب. وقد أتاح تطوير التطبيق وتقييمه بمدخلات هامة من مستخدمي المنظومة بدء التنفيذ التدريجي في وقت لاحق من السنة، مع استمرار عمل المنظومة الورقية ونظام EDRMS الجديد في الوقت ذاته.

وأعيد تصميم الموقع الإلكتروني العام للايكاو بالكامل وتنسيقه مع أفضل الممارسات في الوكالات الأخرى للأمم المتحدة. وأصبح الموقع يتضمن ترويسة محسنة وترتيباً أفضل للملاحة في الموقع. وأشار إلى أن الموقع أصبح بروج بشكل أفضل للأحداث الخاصة والمحتوى الهام لأنشطة الايكاو. واستهل قسم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات نقل محتوى المواقع الإلكترونية من المكاتب الإقليمية لتعزيز الهوية الإلكترونية للايكاو. وسيتيح الموقع الإلكتروني العام الجديد للمساهمين تحديث المحتوى بصورة أكثر دينامية مع الحفاظ على شكل وأسلوب موحد لعرض المحتوى.

وتعاون قسم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات عن كثب مع جميع المكاتب لتحديد المجالات الحساسة لتعزيز الكفاءة والفعالية وبناء القدرات والجمع الذكي للبيانات من خلال هندسة نظم المعلومات. وقد بدأ العمل في إدارة الشؤون الإدارية والخدمات بأنظمة منها iLearn و ICAOMed. كما أنشأ قسم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات نظاماً لإدارة المعلومات ووحدات تعليمية لإدارتي الملاحة الجوية والنقل الجوي، منها برنامج ترينير المتقدم (TRAINAIR PLUS) والوحدات المتعلقة بالملاحة القائمة على الأداء وطب الطيران. وقام القسم كذلك بتجميع مواصفات المشروع وترشيده الدورة الزمنية لتطويره وتعاون مع الإدارتين لوضع إطار عمل لجودة إدارة المشروع. كما تم تطوير مجموعة معلومات تفاعلية على أصابع USB، باسم iKITS، وقُدمت لاستخدامها في مؤتمرات الايكاو.

الاتصالات

استمرت الأنشطة طوال السنة في التركيز على دعم مؤتمرات واجتماعات الايكاو الهامة في المقر وفي مختلف الأقاليم، فضلاً عن دعم الأحداث العالمية التي تهتم الطيران. ومن الجدير بالذكر الاهتمام الإعلامي الكبير بسلسلة الرحلات بين مونتريال وريو دي جانيرو لحضور مؤتمر الأمم المتحدة بشأن التنمية المستدامة ريو ٢٠+، حيث زودت جميع الطائرات التي قامت بهذه الرحلات بأنواع وقود بديلة مستدامة. وعُقدت مؤتمرات صحفية في مطارات مونتريال وتورونتو ومكسيكو وساو باولو وريو بهذا الخصوص. وتكفلت الايكاو بالتنسيق بين شركات الطيران ومصنعي الطائرات ومزودي الوقود والحكومات المحلية وغيرهم من الأطراف المعنية.

وانعكس النشاط الإعلامي المتزايد كذلك في العدد الأكبر من النشرات الصحفية والإحاطات الإعلامية والمقابلات مع مسؤولي الايكاو المحليين وأثناء البعثات التي يقومون بها في الخارج

والتدريب الإعلامي لكبار مسؤولي الايكاو والاستعانة بخدمات الرصد الإعلامي لقياس نطاق الحضور الإعلامي للايكاو حول العالم وطبيعته وأثره بشكل منتظم.

وتعاون قسم الاتصالات مع إدارة الشؤون الإدارية والخدمات لتصميم صفحة إلكترونية جديدة على الموقع العام للايكاو على الإنترنت. وأدى ذلك إلى تنفيذ مبادرات على الشبكة، منها سلسلة "ICAO Perspectives series" التي أطلقت في المؤتمر الثاني عشر للملاحة الجوية، والاستبدال الدوري للصفحة الرئيسية وإبراز مقاطع مختلفة من الموقع للترويج بشكل أفضل لإنجازات الايكاو وتحديث الأخبار بشكل منتظم. واستُكملت هذه الجهود باستخدام أوسع نطاقاً للموقع الإلكتروني الإعلامي الاجتماعي تويتير من أجل الترويج لأحداث الايكاو والدعاية لموقعها الإلكتروني. وحقت زيادة عدد الرسائل المسجلة بالفيديو لكبار المسؤولين حضوراً أوسع للمنظمة في الأحداث المتعلقة بالطيران في مختلف أنحاء العالم.

برنامج التعاون الفني



برنامج التعاون الفني

يُعتبر برنامج التعاون الفني أحد أنشطة الإيكاو الدائمة المكملة للدور الذي يضطلع به البرنامج العادي، وذلك عن طريق مساعدة الدول الأعضاء في الإيكاو في تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، وللسياسات والإجراءات، وبناء القدرات وتطوير نظم الطيران المدني الخاصة بها.

ونفذت الإيكاو في هذه السنة برنامج تعاون فني بقيمة ١٣٠,٩ مليون دولار أمريكي. وفي إطار مختلف ترتيبات الصناديق الائتمانية، قامت إدارة التعاون الفني بتنفيذ ٩٥ مشروعا في ١٤٥ بلدا. ويوجد في المرفق ٢ من هذا التقرير ملخصات لمشروعات التعاون الفني التي نُفذت في عام ٢٠١٢، ويمكن الحصول عليها على الموقع الإلكتروني التالي:

<http://www.icao.int/Publications/Pages/annual-reports.aspx>

وقدمت البلدان ما يقرب من ٩٩,٤ في المائة من مجمل تمويل البرنامج لمشروعات التعاون الفني الخاصة بها. وبلغت نسبة الاشتراكات من خارج الميزانية لمشروعات محددة من الجهات المانحة، مثل مصارف التنمية والمنظمات الإقليمية ومؤسسات التمويل وصناعة الطيران، بما فيها الاشتراكات الطوعية العينية، نسبة ٠,٦ في المائة من حجم البرنامج.

تنفيذ برنامج التعاون الفني حسب الأقاليم (بملايين الدولارات الأمريكية)

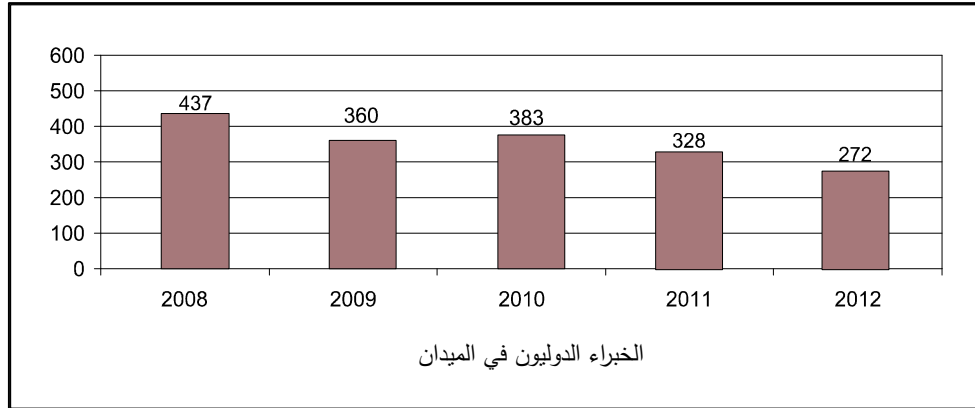
الإقليم	٢٠١٠	٢٠١١	٢٠١٢
أفريقيا	٩,٥٠	١٠,٩٣	٤٧,٢٨
الأمريكتان	٩٧,٣١	٤٠,٩٧	٦٨,٤٣
آسيا والهادئ	١١,٩٧	٩,٣١	٤,٢٤
أوروبا والشرق الأوسط	١٨,١٠	٨,٩٤	١٠,٩٩
المجموع	١٣٦,٨٨	٧٠,١٥	١٣٠,٩٤

كما يتبين بوضوح أدناه، تمثلت العناصر الرئيسية الثلاثة للمشروعات التي نفذتها الإيكاو في تعيين الخبراء الميدانيين والتدريب في مجال الطيران المدني وشراء المعدات والخدمات.

تعيين الخبراء

وصل عدد الخبراء الميدانيين الدوليين والخبراء والاستشاريين المعيّنين من قبل الايكاو في العام ٢٠١٢ إلى ٢٧٢ شخصا. وإذا أضفنا ٩٣٦ فردا من العاملين الوطنيين في المشروعات، يكون عدد الموظفين العاملين قد وصل إلى ١ ٠٠٨ موظفا، بمن فيهم ٧٩ خبيرا ومستشارا ميدانيا دوليا كانوا يعملون أصلا في الميدان. وكان هؤلاء الخبراء يعملون بصفتهم استشاريين لدى إدارات الطيران المدني، ومدربين في مراكز التدريب أو أثناء العمل، وموظفين تنفيذيين لتقديم الخدمات التشغيلية والإدارية للحكومات، بما فيها عمليات التفتيش بشأن السلامة التي كانت الدول تواجه نقصا فيها.

واستمر تعيين الفنيين المؤهلين المتخصصين في الطيران المدني ومفتشي السلامة على المستوى الوطني والاحتفاظ بهم وتدريبهم من خلال مشروعات التعاون الفني في مجال تحسين المراقبة التي تقوم بها سلطات الطيران وتحسين قدرتها على التفتيش. وساهم الخبراء، في ضوء تقديمهم المساعدة إلى سلطات الطيران المدني، في تحقيق الأهداف الاستراتيجية للايكاو بفضل نقل المعارف إلى نظرائهم على الصعيد الوطني في العديد من المجالات، وتنفيذ القواعد والتوصيات



الدولية الصادرة عن الايكاو، ووضع هياكل تنظيمية ملائمة للطيران المدني وتطوير المؤسسات، وبناء القدرات ومعالجة أوجه القصور التي تشوب السلامة والأمن.

التدريب في مجال الطيران المدني

جرى تقديم ٥٧٣ منحة تدريبية لفترة تبلغ في مجموعها ٣٨٤,٨ شهر/عمل، كما هو مبين أدناه:

— ٢٢٩ منحة تدريبية بموجب مشروعات داخل البلدان ومشروعات التعاون الفني التي مولتها الحكومات المستفيدة والجهات المانحة.

— ٣٤٤ منحة تدريبية بموجب مذكرات التفاهم التي وقعتها الايكاو مع الهند وإندونيسيا وجمهورية كوريا وسنغافورة لتوفير التدريب الممول من قبل هذه البلدان بإدارة الايكاو، ومن بينها:

١٢ • منحة تدريبية للتدريب في أكاديمية الطيران الهندية على نظم إدارة السلامة في المطارات والتقنيات التعليمية.

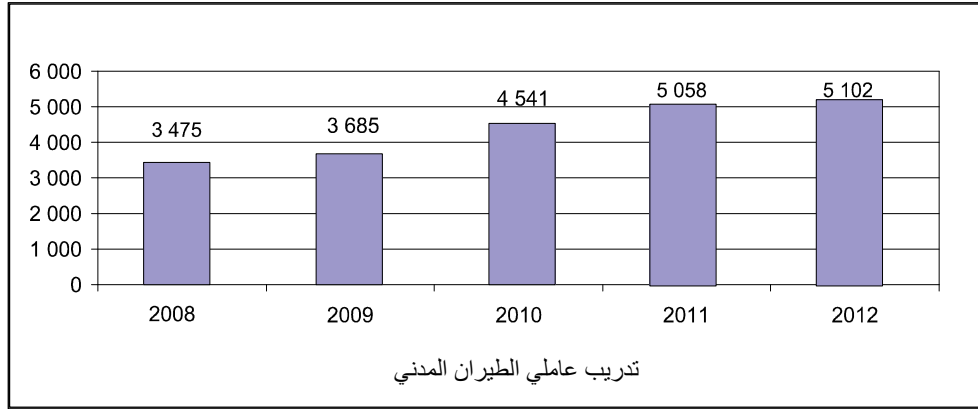
٥٤ • منحة تدريبية في مركز إندونيسيا للتدريب على الطيران المدني في مجالات التدقيق الداخلي الخاص بالطيران وإدارة الطيران المدني وإدارة أمن الطيران والتقنيات على عمليات الرحلات الجوية ونظم إدارة السلامة؛

٢٠٨ • منح تدريبية في مركز تدريب الطيران المدني الكوري وأكاديمية الطيران التابعة لمؤسسة مطار إنشيون الدولي في ميادين صيانة منارة النطاق الترددي العالي جدا المتعدد الاتجاهات (دويلر)، والنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية، وعمليات المطارات، وأمن الطيران، ومراقبة الاقتراب بالرادار؛ والملحق ١٤ — المطارات؛ وسياسة الملاحة الجوية؛ ومفاهيم الرادار؛ وعمليات المنطقة النهائية في المطارات، وصيانة نظم الهبوط الآلي، وأدوات السلامة الإلكترونية، وسياسة الطيران للمديرين؛

٧٠ • منحة تدريبية في أكاديمية طيران سنغافورة في ميادين إدارة الأزمات بخصوص أمن الطيران، وإدارة الطيران المدني؛ ونظم CNS/ATM؛ وقانون الجو الدولي؛ والإدارة في حالات الطوارئ؛ وبرنامج الدولة للسلامة الخاص بالإيكاو؛ ومفتشي مراقبة السلامة (عمليات الرحلات الجوية وصلاحيات الطائرات للطيران)؛ وإدارة مراقبة السلامة.

وبالإضافة إلى ذلك، قام خبراء الإيكاو الذين تم توظيفهم عن طريق مشروعات التعاون الفني بتدريب ٢٣٦ ٤ من موظفي إدارات الطيران المدني داخل البلدان في مختلف المجالات. وواصلت الدول المستفيدة أيضا توفير التدريب المضموني لمواطنيها كجزء من عنصر المشتريات في برنامج الإيكاو للتعاون الفني. واستفاد ٢٩٣ موظفا وطنيا من التدريب على التكنولوجيا الجديدة وفي تشغيل الأجهزة المشتراة عن طريق مشروعات الإيكاو.

وكان لتدريب العاملين في المجالات الإدارية والفنية والتشغيلية أهمية خاصة من حيث تحسين قدرات الدول على المراقبة. وطبقا للمعلومات المقدمة من الدول الأعضاء، بدأ استيعاب العاملين المدربين عن طريق برنامج التعاون الفني تدريجيا من قبل إدارات الطيران المدني التي تستفيد بصورة كبيرة من تدريب القوة العاملة المؤهلة في مجالي سلامة وأمن الطيران، بمن فيهم المفتشون، والاحتفاظ بها.

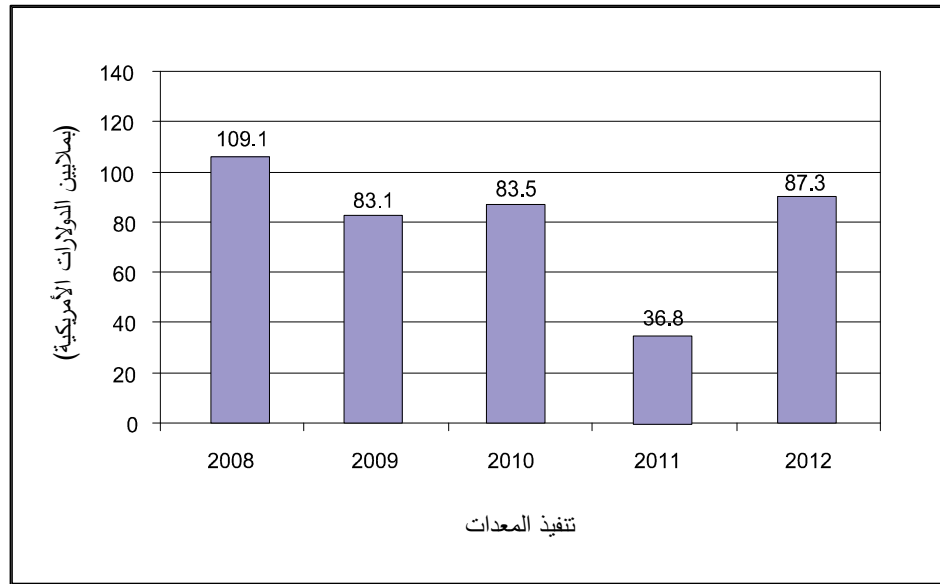


المعدات والعقود الخارجية

صدر ما مجموعه ٢٨٣ أمر شراء وعقدا خارجيا لبرنامج التعاون الفني، ووصلت قيمة تنفيذ المشتريات الميدانية إلى ٨٧,٣ مليون دولار أمريكي. وكان من بين أشكال المساعدة التي قُدمت إلى الدول تحسين هيكل الطيران المدني لديها ما بين وضع المواصفات الفنية وطرح المناقصات وإدارة عقود التسليم بالمفتاح على مراحل متعددة وبدء تشغيل المعدات. وكان لهذه المساعدة أثر إيجابي ومباشر على سلامة وأمن المطارات، وعلى الاتصالات وهيكل الملاحة الجوية، مما مكن من تحقيق عمليات التدريب عاملي الطيران المدني بأقل تكلفة وبصورة خاصة، كفلت خبرة الايكاو مطابقة المواصفات الفنية للقواعد والتوصيات الدولية المعمول بها والخطط الوطنية للملاحة الجوية.

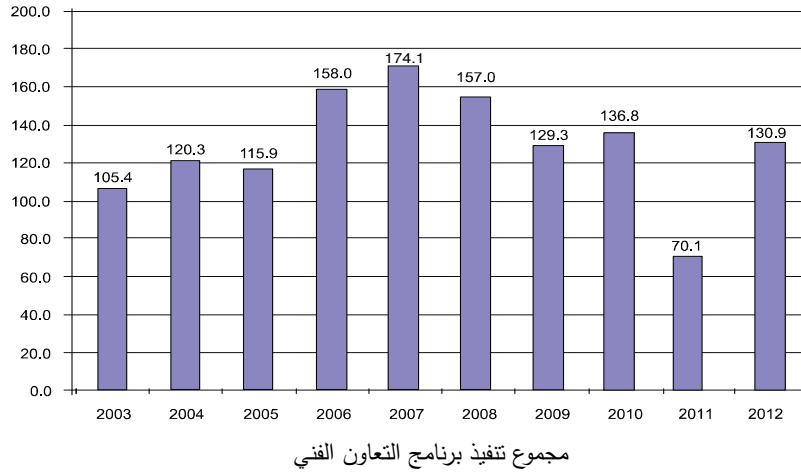
وصدر أيضا ٢ ٠٠٠ أمر شراء وعقدا خارجيا (بما فيها أوامر شراء مباشرة) بمبلغ ٩,٥ مليون دولار كندي بواسطة برنامج التعاون الفني لتغطية مشتريات المعدات والخدمات للاحتياجات الإدارية لبرنامج الايكاو العادي وإدارة التعاون الفني.

وبالإضافة إلى ذلك، حصل قسم المشتريات على شهادة الأيزو ٢٠٠٨:٩٠٠١ الخاص بإدارة الجودة، مما يجعله القسم الثاني في المنظمة الذي يحصل على هذه الشهادة. وتضمن شهادة الأيزو ٢٠٠٨:٩٠٠١ أن تكون عمليات شراء السلع و/أو الخدمات في مصلحة المنظمة و/أو تساهم في مساعدة الدول مما يحسن من مستوى المساهمة على جميع أصعدة المنظمة.



حجم التنفيذ حسب الهدف الاستراتيجي
(بملايين الدولارات الأمريكية)

الهدف الاستراتيجي	الأمريكتان	%	أفريقيا	%	آسيا والمحيط الهادئ	%	أوروبا والشرق الأوسط	%	مجموع	
									تنفيذ	البرامج
أ) (السلامة)	٤٣,١١	٦٣,٠	٤٦,٨١	٩٩,٠	٣,٤٤	٨١,٠	١٠,٢٢	٩٣,٠	١٠٣,٥٨	٧٩,١
ب) (الأمن)	١٥,٠٥	٢٢,٠	٠,٤٧	١,٠	٠,٣٠	٧,٠	٠,٦٦	٦,٠	١٦,٤٨	١٢,٦
ج) (حماية البيئة والتنمية المستدامة)	١٠,٢٦	١٥,٠	٠,٠	٠,٠	٠,٥١	١٢,٠	٠,١١	١,٠	١٠,٨٨	٨,٣
المجموع	٦٨,٤٢	١٠٠,٠	٤٧,٢٨	١٠٠,٠	٤,٢٥	١٠٠,٠	١٠,٩٩	١٠٠,٠	١٣٠,٩٤	١٠٠,٠



* يشمل التنفيذ الإجمالي لبرنامج التعاون الفني النفقات والالتزامات غير المصفاة وكذلك شراء المعدات من جانب الأيكاو وتقوم الحكومات بدفع قيمتها مباشرة إلى الموردين.

ميزانية تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية

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

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

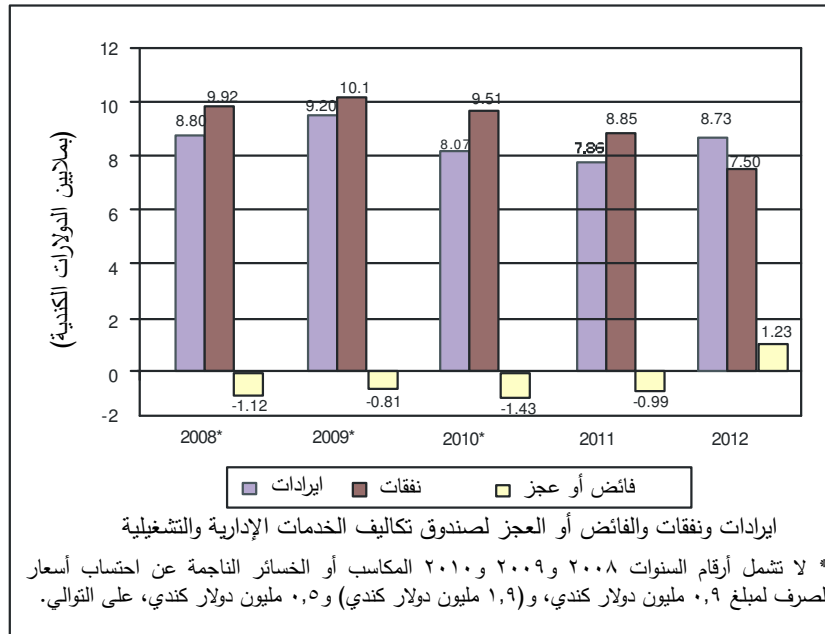
وتعتبر مبالغ الفائض والعجز السنوي لصندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية ناجمة عن الزيادة والنقصان في الدخل مقابل المصروفات خلال عام ما. وفي ٢٠١٢/١٢/٣١، بلغ فائض صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية ٢ مليون دولار كندي. وتُستخدم هذه الأموال لتغطية أي عجز محتمل في عمليات البرنامج ولدفع تعويضات إنهاء الخدمة للموظفين إذا اقتضى الأمر.

وتظهر النتائج التقديرية فائضا قدره ١,٢ مليون دولار كندي في عام ٢٠١٢. أما متوسط الرسوم الإدارية المحسوبة على المشروعات خلال السنوات الخمس السابقة فقد ارتفعت من ٤,٦٪ في عام ٢٠٠٨ إلى ٦,١٪ في عام ٢٠١٢.

أنشطة المكاتب الإقليمية

شاركت المكاتب الإقليمية في البعثات والأنشطة التي ترمي إلى صياغة المشروعات لإنشاء و/أو تعزيز القدرات التنظيمية وقدرات مراقبة السلامة وترتيبات أمن الطيران والقدرات على التدريب. ويُنبئ علاقات مع ممثلي الدول لزيادة الوعي ببرنامج التعاون الفني.

وأصبحت أنشطة التعاون الفني جزءاً من برامج عمل المكاتب الإقليمية من خلال مشاركة المسؤولين الإقليميين في صياغة المشروعات واختيار المرشحين لتكليفهم بالعمل بوصفهم خبراء في المشروعات وتقديم الدعم الفني المتواصل وإجراء عمليات الرصد ومراجعة المشروعات.



أنشطة ذات أهمية خاصة في كل مكتب إقليمي

مكتب آسيا والمحيط الهادئ

— التنسيق الفعال بين مكتب آسيا والمحيط الهادئ وإدارة التعاون الفني وزيادة مشاركة أنشطة المكاتب الإقليمية في المسائل والمشروعات الخاصة ببرنامج التعاون الفني مثل إدارة المنح التدريبية في إطار برنامج الايكاو للتدريب في البلدان النامية وصياغة وثائق المشروعات.

يمكن الحصول على معلومات تفصيلية عن المشروعات المنفذة في عام ٢٠١٢ من الموقع التالي <http://www.icao.int/Publications/Pages/annual-reports.aspx>.

استعراض مالي عام

نظرة عامة على الشؤون المالية

السمات المالية البارزة لعام ٢٠١٢

يبين الجدول ١ اعتمادات الميزانية للسنوات ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣ وكيفية تمويل هذه الاعتمادات، حسبما اعتمدتها الجمعية العمومية:

الجدول ١: الاعتمادات المالية للسنوات ٢٠١١ و ٢٠١٢ و ٢٠١٣
(بآلاف الدولارات الكندية)

٢٠١٣	٢٠١٢	٢٠١١	
٩٨ ٠٦٩	٩٣ ٠٥٢	٨٩ ٤٩٥	الاعتمادات
			تمول من:
٨٨ ٧٢٧	٨٤ ٢٥٦	٨٢ ٠٢٤	الاشتراكات المقررة
١ ٤٥٥	١ ٣٠٠	١ ٢٠٠	الإيرادات المتفرقة
٥ ٠٨٢	٤ ٦٨٨	٤ ٣٧٠	فائض الصندوق الفرعي لإدراج الإيرادات
١ ٨٤١	١ ٧٥٩	١ ٧١٢	نفقات مستردة من صندوق تكاليف الخدمات الادارية والتشغيلية
٩٦٤	١ ٠٤٩	١٨٩	تحويل من خطة الحوافز لحساب المتأخرات منذ فترة طويلة

يتبين من الجدول ٢ أن الاعتماد الختامي لميزانية سنة ٢٠١٢ عُدل ليصبح ٩٤ ١٧٢ ٠٠٠ دولار كندي، وكان نتيجة لما يلي:

- (١) ترحيل اعتمادات من عام ٢٠١١ إلى عام ٢٠١٢ بمبلغ إجمالي قدره ١٠ ١٩٦ ٠٠٠ دولار كندي، وفقا للمادة ٦-٥ والمادة ٧-٥ من النظام المالي؛
- (٢) تقليص اعتماد قدره ٥٥٧ ٠٠٠ دولار كندي يمثل المبلغ الذي لم يُسدّد للبرنامج العادي من صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية؛
- (٣) تحويل اعتمادات بين الأهداف الاستراتيجية أو استراتيجيات دعم التنفيذ وفقا للفقرة ٩-٥ من اللوائح المالية؛
- (٤) التسويات التالية بمبلغ إجمالي قدره ٨ ٥١٩ ٠٠٠ دولار كندي لخفض اعتمادات سنة ٢٠١٢ وزيادة اعتمادات سنة ٢٠١٣؛
- (أ) الالتزامات المعلقة بمبلغ ٥ ٢١٢ ٠٠٠ دولار كندي وفقا للمادة ٧-٥ من النظام المالي؛

(ب) ترحيل اعتمادات من عام ٢٠١٢ إلى عام ٢٠١٣ بمبلغ ٣ ٣٠٧ ٠٠٠ دولار كندي بحسب المادة ٦-٥ من النظام المالي.

بلغت النفقات الفعلية لعام ٢٠١٢ ٩٣ ٧٧٣ ٠٠٠ دولار كندي. ومنذ عام ٢٠١٠، يُرسل جزء من كشوف اشتراكات الدول الأعضاء بالدولار الأمريكي وجزء منها بالدولار الكندي. وكان سعر صرف الدولار الأمريكي للدولار الكندي في ١ يناير ٢٠١٢ (تاريخ إعداد الفواتير بالدولار الأمريكي) أقل من السعر المستخدم في وضع ميزانية عام ٢٠١٢ مما أسفر عن خفض مجموع الاشتراكات المقررة بمبلغ ٣٩٩ ٠٠٠ دولار كندي. وقد أضيف هذا الفارق (٣٩٩ ٠٠٠ دولار كندي) إلى النفقات الفعلية (وقدراها ٩٣ ٧٧٣ ٠٠٠ دولار كندي) من أجل إعادة حسابه بسعر صرف الميزانية، لتصبح هذه الميزانية بمبلغ ٩٤ ١٧٢ ٠٠٠ دولار كندي.

الجدول ٢: الاعتمادات المالية المنقحة لسنة ٢٠١٢
(بآلاف الدولارات الكندية)

المصروفات			الاعتمادات				
فارق	سعر الصرف لدى إعداد الميزانية	سعر الصرف المعتمد في إعداد الميزانية	النفقات الفعلية	المبالغ المرحلة بين الأهداف الاستراتيجية	الاعتمادات المنقحة	التصويات	قرار الجمعية العمومية ٢٦-٣٧
الأهداف الاستراتيجية واستراتيجيات دعم التنفيذ	المبالغ المرحلة من السنوات السابقة	انخفاض الاعتمادات	دعم التنفيذ	استراتيجيات	الاعتمادات	الاعتمادات	الاعتمادات
الأهداف الاستراتيجية							
(أ) - السلامة	٣ ٣٦٧	٢٤ ٤١٤	١ ١٢١	(١ ٦٩٥)	٢٧ ٢٠٧	٢٧ ٢٠٧	٢٧ ٢٠٧
(ب) - الأمن	٧١٢	١٣ ٨٤٤	(٢ ٥٩٩)	(٣٢٥)	١١ ٦٣٢	١١ ٦٣٢	١١ ٦٣٢
(ج) - حماية البيئة والتنمية المستدامة	١ ٢٥٦	١١ ٨٩٢	(٦٧٨)	(١ ٠٩٦)	١١ ٣٧٤	١١ ٣٧٤	١١ ٣٧٤
المجموع الفرعي للأهداف الاستراتيجية	٥ ٣٣٥	٥٠ ١٥٠	(٢ ١٥٦)	(٣ ١١٦)	٥٠ ٢١٣	٥٠ ٢١٣	٥٠ ٢١٣
استراتيجيات دعم التنفيذ							
دعم البرامج	٢ ٢٣١	٢١ ١١٣	(٢٥٦)	(٢ ٢٣٢)	٢١ ٨٨٦	٢١ ٨٨٦	٢١ ٨٨٦
التنظيم والإدارة	٢ ١٩٣	١٤ ٧٧٠	(٢٨٩)	(٢ ٥٦٩)	١٥ ٤٩٢	١٥ ٤٩٢	١٥ ٤٩٢
التنظيم والإدارة للهيئات الرئاسية	٤٣٧	٧ ٠١٩	(١٢)	(٢٦٠)	٦ ٥٨١	٦ ٥٨١	٦ ٥٨١
المجموع الفرعي لاستراتيجية دعم التنفيذ	٤ ٨٦١	٤٢ ٩٠٢	(٥٥٧)	(٥ ٤٠٣)	٤٣ ٩٥٩	٤٣ ٩٥٩	٤٣ ٩٥٩
المجموع	١٠ ١٩٦	٩٣ ٠٥٢	(٥٥٧)	(٨ ٥١٩)	٩٤ ١٧٢	٩٤ ١٧٢	٩٤ ١٧٢

الجدول ٣: الأرصدة النقدية في عام ٢٠١٢
(بآلاف الدولارات الكندية)

بتاريخ	٢٠١١			٢٠١٢		
	المجموع (بالدولار الكندي)	صندوق رأس المال العامل (بالدولار الكندي)	الصندوق العام (بالدولار الكندي)	المجموع (بالدولار الكندي)	صندوق رأس المال العامل (بالدولار الكندي)	الصندوق العام (بالدولار الكندي)
١ يناير	٢١ ٦١٦	٥ ٩٩٨	١٥ ٦١٨	١٤ ٩٢٧	٦ ١٤٠	٨ ٧٨٧
٣١ مارس	٢٥ ٦٣٠	٥ ٦٤٥	١٩ ٩٨٥	٤٠ ٣٥٥	٥ ٩٨٠	٣٤ ٣٧٥
٣٠ يونيو	١٤ ٤٢٣	٥ ٧١٠	٨ ٧١٣	٢٩ ٠٨١	٦ ١٨٥	٢٢ ٨٩٦
٣٠ سبتمبر	١٦ ٤٥٧	٥ ٨٨٧	١٠ ٥٧٠	٢٠ ٤٧٣	٥ ٩٤٧	١٤ ٥٢٦
٣١ ديسمبر	١٤ ٩٢٧	٦ ١٤٠	٨ ٧٨٧	١٤ ٥٠٨	٥ ٩٦١	٨ ٥٤٧

الجدولان ٤ و ٥ أدناه مقتبسان من البيانات المالية المراجعة للإيكادو عن عام ٢٠١٢.

ويمثل الجدول ٤ ملخصاً للإيرادات والنفقات لعام ٢٠١٢ على أساس المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام، مستمداً من البيان المالي الثاني، ويتضمن جميع الصناديق التي تتحكم فيها الإيكادو.

الجدول ٤: ملخص الإيرادات والنفقات (جميع الصناديق) لعام ٢٠١٢
(بآلاف الدولارات الكندية)

الإيرادات:	
المساهمات لتنفيذ اتفاقات المشروعات	١٠٥ ١٣٢
الاشتراكات المقررة	٨٤ ٢٠٥
الأنشطة الأخرى المدرة للدخل	١٣ ١٣٣
المساهمات الطوعية الأخرى	٦ ٧٥٥
الإيرادات الأخرى	٢ ٢٢٥
مجموع الدخل	٢١١ ٤٥٠
النفقات	
رواتب ومستحقات الموظفين	١٣٣ ٥٧٥
النفقات التشغيلية العامة	١٧ ١٨٩
اللوازم والمستهلكات وغيرها	٥٣ ٥٧٩
السفر والاجتماعات	٩ ٨١٩
تكاليف مختلفة	٤ ٧٩٤
مجموع النفقات	٢١٨ ٩٥٦
الفائض/(العجز) التشغيلي	(٧ ٥٠٦)

ويمثل الجدول ٥ الوضع المالي للمنظمة في تاريخ ٢٠١٢/١٢/٣١. ويوضح الأصول والخصوم والفائض/أو (العجز) بالنسبة لجميع الصناديق مجتمعة، وقد اقتبس من البيان الأول من البيانات المالية.

الجدول ٥: الوضع المالي في تاريخ ٢٠١٢/١٢/٣١ (جميع الصناديق)
(بآلاف الدولارات الكندية)

٢٠١٢ (بالدولار الكندي)	٢٠١١ (بالدولار الكندي)	
		الأصول
		الأصول الجارية
		النقد والمقابل النقدي
٢٤٦ ٣٧٩	١٩٣ ٣٩٣	الأنصبة المستحقة القبض من الدول الأعضاء
٤ ٧٢٥	٥ ٧٦١	المبالغ المستحقة القبض والسلف
١٣ ٤٠٨	١١ ٠٥٣	الموجودات
١ ١٢١	٩٥٢	الأصول الأخرى
٢ ٠٦٥	١ ٩٣٦	المجموع الفرعي
٢٦٧ ٦٩٨	٢١٣ ٠٩٥	
		الأصول غير الجارية
		الاشتراكات المستحقة القبض من الدول الأعضاء
٦ ١١٦	٥ ٥٨١	المبالغ المستحقة القبض والسلف
٤٦٤	٤٩٦	الممتلكات والمباني والتجهيزات
٣ ٧٢٦	٣ ٠٤٦	الأصول غير المحسوسة
١ ١٩٣	٩٥٨	المجموع الفرعي
١١ ٤٩٩	١٠ ٠٨١	مجموع الأصول
٢٧٩ ١٩٧	٢٢٣ ١٧٦	
		الخصوم
		الخصوم الجارية
		مداخيل مدفوعة مقدما
٢٠٨ ٨٢٨	١٤٩ ٥٥٩	حسابات مستحقة الدفع والتزامات مستحقة
١٨ ٧٢٠	١٩ ٣٥٤	استحقاقات العاملين
٤ ٦٦٩	٤ ٠٦٠	اعتمادات للحكومات مقابل عقود وخدمات
١ ٦٠٨	١ ٣٩٧	المجموع الفرعي
٢٣٣ ٨٢٥	١٧٤ ٣٧٠	
		الخصوم غير الجارية
		استحقاقات العاملين
٩٠ ٢١٧	٧٨ ٨١٧	
٩٠ ٢١٧		
٣٢٤ ٠٤٢	٢٥٣ ١٨٧	مجموع الخصوم
		صافي الأصول
		العجز المتراكم
(٤٨ ٤٨٧)	(٤٣ ٦٥٩)	الاحتياطيات
٣ ٦٤٢	١٣ ٦٤٨	صافي الأصول/الممتلكات (العجز المتراكم)
(٤٤ ٨٤٥)	(٣٠ ٠١١)	
٢٧٩ ١٩٧	٢٢٣ ١٧٦	مجموع الخصوم وصافي الأصول

الملاحظات المصاحبة تشكل جزءا لا يتجزأ من البيانات المالية

إدارة مخاطر المؤسسات

انتهت مختلف الإدارات في عام ٢٠١٢ من إعداد قوائم بالمخاطر من خلال تحديد المخاطر الداخلية والخارجية المتعلقة بمجالات عملها مع تسليط الضوء أيضا على الإجراءات المتخذة للتخفيف من حدتها حتى تاريخه من أجل السيطرة على هذه المخاطر. وتابعت الإدارات هذه الأعمال عن طريق إجراء تقييم لمستوى المخاطر وبناء على عملية تحديد ما تبقى من مخاطر تتعرض لها بعد تنفيذ الإجراءات المتخذة للتخفيف من حدتها، قامت بعد ذلك بتصنيف هذه المخاطر عن طريق الجمع بين احتمال وقوعها ومدى تأثيرها. وبناء على تصنيف المخاطر، تم تحديد الفئات الثلاث التالية للمخاطر: المخاطر المقبولة والتي لا تحتاج إلى اتخاذ أي إجراءات بشأنها (باللون الأخضر)، والمخاطر المقبولة ولكنها تحتاج إلى إجراءات إضافية للتخفيف من حدتها (اللون الأصفر)، والمخاطر التي تعتبر غير مقبولة وتحتاج بالتالي إلى رصدها عن كثب، وتحتاج إلى اتخاذ إجراءات قوية للتخفيف من حدتها (اللون الأحمر).

وسجلات المخاطر هذه متماشية مع هيكل خطة الأعمال والأهداف الاستراتيجية وبعض المهام الإدارية الأساسية في المنظمة مثل الموارد البشرية والمالية والمشتريات وتكنولوجيا المعلومات. وعُرضت سجلات المخاطر هذه على المجلس وبعد ذلك على اللجنة الاستشارية للتقييم والتدقيق التي رحبت بالأعمال المنجزة حتى ذلك الوقت وأوصت بأن تواصل الايكاو تطبيق مفهوم إدارة المخاطر في المؤسسات على جميع مستويات المنظمة. وبناء على اقتراح من اللجنة الأوروبية للطيران المدني، تم إدراج عمود للتأثير المالي في سجل المخاطر ليتسنى تقييم المخاطر المالية بشكل مناسب مع التكلفة التي يحتمل أن تترتب على الإجراءات المتخذة للتخفيف من حدتها.

وتوجد مجموعة من الإجراءات الرسمية على مستوى المنظمة لمتابعة الأوضاع القائمة بالنسبة لمخاطر المنظمة مرتين كل سنة وللإبلاغ عنها. وبالإضافة إلى ذلك، توجد مساهمة للمسؤولين عن المخاطر المحددة لكي يسيطروا على المخاطر الموكلة إليهم كل يوم.

شبكة الايكاو لتبادل المعارف

نجح تطبيق شبكة الايكاو لتبادل المعارف في إدارة الملاحة الجوية وإدارة النقل الجوي والمكاتب الإقليمية. وبفضل هذه الأداة، قُدمت المعلومات عن الوضع القائم بالنسبة للميزانية والنفقات المالية المرتبطة بثلاثة أهداف استراتيجية، فضلا عن الوضع القائم بالنسبة للبرامج الـ ٣٦ جميعها إلى جانب المشروعات التي تتطوي عليها. وقُدم عرض عن هذه الشبكة إلى المجلس خلال الدورتين ١٩٦ و ١٩٧. ويجري حاليا إدخال المزيد من التحسينات على هذه الأداة.

خطة الأعمال المتجددة

عُرضت خطة الأعمال المتجددة الأولى على المجلس في عام ٢٠١١، حيث حصل المجلس على فكرة عامة عن المشكلات والاتجاهات الناشئة. وبدأ تنفيذ خطة الأعمال المتجددة الثانية في عام ٢٠١٢. وكما حدث في السنة السابقة، تم تحديد من خلال هذه الخطة الأنشطة الأساسية بالنسبة لمهمة المنظمة والمرشحة للحصول على التمويل في المستقبل. واستخدم المجلس خطة الأعمال المتجددة الثانية كأساس لإعداد الميزانية العادية للفترة الثلاثية ٢٠١٤-٢٠١٥، وعدد من المبادرات الجديدة التي تسنى تحديدها من خلال خطة الأعمال المتجددة ويجري الآن إدماجها في الميزانية للفترة الثلاثية القادمة.

مكتب التقييم والمراجعة الداخلية

في أثناء عام ٢٠١٢، استكمل مكتب التقييم والمراجعة الداخلية عمليتي تدقيق داخليتين للخبراء الاستشاريين في إدارة التعاون الفني وللمكتب الإقليمي في باريس. وكذلك، فقد قدمت عدة تقارير أعدتها وحدة التفتيش المشتركة إلى المجلس، إلى جانب خطط الأعمال التي اقترحتها الأمانة العامة. وتضمنت الموضوعات أنشطة مراجعة عمليات التدقيق على مستوى منظومة الأمم المتحدة، وتنقل الموظفين بين الوكالات المختلفة، والتوازن بين العمل والحياة، والسياسات والإجراءات القائمة لإدارة الأموال الائتمانية، والتعاون فيما بين بلدان الجنوب والتعاون الثلاثي، ووظيفة التحقيق، ومراجعة الخدمات الطبية، وتعدد اللغات، ونظم إدارة تكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

المرفق ١: الجداول المتعلقة بعالم النقل الجوي في عام ٢٠١٢

ملاحظة عامة: تعتبر البيانات الإحصائية لعام ٢٠١٢ والواردة في هذا التقرير بيانات أولية: وقد أظهرت الخبرة أن هامش الخطأ للأرقام العالمية قد يكون أقل من ٢ في المائة، ولكنه قد يزيد على هذه النسبة كثيرا في حالة هوامش الريح. وما لم يذكر خلاف ذلك فإن:

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

**الجدول (١): المجموع العالمي للحركة المدرة للإيرادات — الدولية والداخلية
(الخطوط المنتظمة لشركات طيران الدول الأعضاء بالايكاو ٢٠٠٣-٢٠١٢)**

السنة	الركاب		الركاب الزيادة		الركاب الزيادة		الركاب الزيادة		الركاب الزيادة		الركاب الزيادة		الركاب الزيادة	
بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين	%	بالملايين
2003	1 764	3.2	3 130 475	1.8	33.6	6.7	134 379	4.9	4 177	-0.9	429 921	2.7		
2004	1 969	11.6	3 571 872	14.1	36.8	9.6	148 624	10.6	4 223	1.1	484 091	12.6		
2005	2 109	7.1	3 857 622	8.0	37.7	2.5	152 339	2.5	4 295	1.7	514 588	6.3		
2006	2 227	5.6	4 098 281	6.2	40.1	6.2	162 402	6.6	4 182	-2.6	546 715	6.2		
2007	2 422	8.8	4 434 885	8.2	42.5	6.2	170 205	4.8	4 156	-0.6	582 986	6.6		
2008	2 458	1.5	4 523 484	2.0	41.1	-3.2	168 569	-1.0	4 625	11.3	592 609	1.7		
2009	2 448	-0.4	4 475 848	-1.1	40.8	-0.8	153 606	-8.9	4 372	-5.5	567 176	-4.3		
2010	2 662	8.7	4 831 858	8.0	48.6	19.2	183 980	19.8	4 595	5.1	633 783	11.7		
2011	2 824	6.1	5 149 693	6.6	49.7	2.2	184 532	0.3	4 737	3.1	665 232	5.0		
2012	2 957	4.7	5 401 797	4.9	49.2	-1.0	182 429	-1.1	4 997	5.5	686 609	3.2		

المصدر — النموذجان A و A-S لإبلاغ الايكاو بتقارير النقل الجوي وتقديرات الايكاو.

الجدول (٢): الحركة العالمية المدرة للإيرادات — الحركة الدولية
(الخطوط المنتظمة لشركات طيران الدول الأعضاء بالايكاو، ٢٠٠٣-٢٠١٢)

السنة	الركاب الزيادة السنوية % بالملايين	الركاب الزيادة السنوية % بالملايين	الركاب الزيادة السنوية % بالملايين	أطنان بضائع الزيادة السنوية % بالملايين	بضائع طن كيلومتر الزيادة السنوية % بالملايين	طن كيلومتر الزيادة السنوية % بالملايين	بريد طن كيلومتر الزيادة السنوية % بالملايين	مجموع الأطنان الكيلومترية المنقولة الزيادة السنوية % بالملايين
2003	574	2.6	1 799 463	0.1	19.5	4.3	111 458	284 120
2004	662	15.3	2 085 577	15.9	21.7	11.2	124 387	322 760
2005	722	9.0	2 277 450	9.2	22.5	3.7	127 994	344 385
2006	789	9.3	2 461 159	8.1	23.9	6.4	136 627	370 278
2007	872	10.5	2 673 979	8.6	25.4	6.3	143 484	394 806
2008	906	3.9	2 756 842	3.1	25.2	-0.9	142 284	401 615
2009	918	1.3	2 721 677	-1.3	24.6	-2.3	129 761	385 956
2010	1 015	10.6	2 953 162	8.5	31.8	29.2	158 032	438 100
2011	1 102	8.5	3 178 187	7.6	32.7	2.8	158 680	460 576
2012	1 157	5.1	3 350 411	5.4	32.3	-1.2	156 302	474 744

المصدر — النموذجان A و A-S لإبلاغ الايكاو بتقارير النقل الجوي وتقديرات الايكاو.

الجدول (٣): اتجاهات عوامل الحمولة للرحلات المنتظمة — الدولية والداخلية
(الخطوط المنتظمة لشركات طيران الدول الأعضاء بالايكاو، ٢٠٠٣-٢٠١٢)

السنة	الركاب الكيلومريون (بالملايين)	مقاعد كيلومترية معروضة (بالملايين)	معامل حمولة الركاب (%)	بضائع طن كيلومري (بالملايين)	بريد طن كيلومري (بالملايين)	مجموع الأطنان الكيلومترية المنقولة (بالملايين)	مجموع الأطنان الكيلومترية المعروضة (بالملايين)	معامل حمولة الوزن (%)
2003	3 130 475	4 378 988	71	134 379	4 177	429 921	722 098	60
2004	3 571 872	4 872 904	73	148 624	4 223	484 091	792 103	61
2005	3 857 622	5 153 777	75	152 339	4 295	514 588	836 933	61
2006	4 098 281	5 412 300	76	162 402	4 182	546 715	877 123	62
2007	4 434 885	5 781 360	77	170 205	4 156	582 986	934 988	62
2008	4 523 484	5 964 954	76	168 569	4 625	592 609	960 081	62
2009	4 475 848	5 844 121	77	153 606	4 372	567 176	920 111	62
2010	4 831 858	6 188 831	78	183 980	4 595	633 783	954 018	66
2011	5 149 693	6 609 757	78	184 532	4 737	665 232	1 011 711	66
2012	5 401 797	6 867 052	79	182 429	4 997	686 609	1 041 048	66

المصدر — النموذجان A و A-S لإبلاغ الايكاو بتقارير النقل الجوي وتقديرات الايكاو.

الجدول (٤): التوزيع الإقليمي لحركة النقل المنتظمة — ٢٠١٢

اجمالي رحلات شركات الطيران (المحلية والدولية) في الدول الأعضاء لائكاو

عدد	حسب الإقليم الإحصائي لتسجيل شركات الطيران	الكيلومترات المقطوعة للطائرات (بالملايين)	مرات المغادرة للطائرات (بالآلاف)	عدد الركاب المنقولين (بالآلاف)	راكب كيلومتر منقول (بالملايين)	معامل حمولة الركاب (%)	طن كيلومتر منقول بضائع (بالملايين)	الأطنان الكيلومترية المعروضة (بالملايين)	معامل حمولة الوزن (%)
9 984	أوروبا	24.7	7 693	799 324	1 466 623	79	41 479	180 515	255 416
	النسبة من الحركة العالمية	24.7	24.7	27.0	27.2		22.7	26.3	24.5
1 151	أفريقيا	2.8	879	67 154	125 850	68	3 016	15 404	26 531
	النسبة من الحركة العالمية	2.8	2.8	2.3	2.3		1.7	2.2	2.5
2 397	الشرق الأوسط	5.9	1 056	145 237	442 855	77	19 943	62 197	96 412
	النسبة من الحركة العالمية	5.9	3.4	4.9	8.2		10.9	9.1	9.3
11 088	آسيا والمحيط الهادئ	27.4	7 892	922 042	1 632 962	77	71 817	221 602	332 178
	النسبة من الحركة العالمية	27.4	25.3	31.2	30.2		39.4	32.3	31.9
13 297	أمريكا الشمالية	32.8	11 141	810 191	1 452 654	83	41 070	175 321	280 741
	النسبة من الحركة العالمية	32.8	35.7	27.4	26.9		22.5	25.5	27.0
2 568	أمريكا اللاتينية والكاريبي	6.3	2 517	213 490	280 855	75	5 104	31 569	49 769
	النسبة من الحركة العالمية	6.3	8.1	7.2	5.2		2.8	4.6	4.8
40 485	المجموع		31 178	2 957 437	5 401 797	79	182 429	686 609	1 041 048

الرحلات الدولية للدول الأعضاء بالائكاو

عدد	حسب الإقليم الإحصائي لتسجيل شركات الطيران	الكيلومترات المقطوعة للطائرات (بالملايين)	مرات المغادرة للطائرات (بالآلاف)	عدد الركاب المنقولين (بالآلاف)	راكب كيلومتر منقول (بالملايين)	معامل حمولة الركاب (%)	طن كيلومتر منقول بضائع (بالملايين)	الأطنان الكيلومترية المعروضة (بالملايين)	معامل حمولة الوزن (%)
8 340	أوروبا	39.4	5 141	579 665	1 295 433	80	40 534	163 625	229 396
	النسبة من الحركة العالمية	39.4	52.5	50.1	38.7		25.9	34.5	32.2
920	أفريقيا	4.3	463	41 206	107 975	68	2 937	13 640	23 965
	النسبة من الحركة العالمية	4.3	4.7	3.6	3.2		1.9	2.9	3.4
2 206	الشرق الأوسط	10.4	779	115 572	420 286	77	19 863	60 049	93 102
	النسبة من الحركة العالمية	10.4	8.0	10.0	12.5		12.7	12.6	13.1
5 288	آسيا والمحيط الهادئ	25.0	1 780	259 376	906 975	77	63 530	149 770	221 012
	النسبة من الحركة العالمية	25.0	18.2	22.4	27.1		40.6	31.5	31.1
3 347	أمريكا الشمالية	15.8	1 145	117 871	488 012	82	25 127	70 593	118 232
	النسبة من الحركة العالمية	15.8	11.7	10.2	14.6		16.1	14.9	16.6
1 092	أمريكا اللاتينية والكاريبي	5.2	483	43 649	131 730	77	4 311	17 068	26 083
	النسبة من الحركة العالمية	5.2	4.9	3.8	3.9		2.8	3.6	3.7
21 194	المجموع		9 789	1 157 340	3 350 411	78	156 302	474 744	711 789

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

المصدر — النموذجان A و A-S لإبلاغ الايكاو بتقارير النقل الجوي وتقديرات الايكاو.

الجدول (٥): الأطنان الكيلومترية المنقولة والركاب الكيلومتریون المنقولین على الرحلات المنتظمة (البلدان أو مجموعات البلدان التي نقلت شركاتها أكثر من ١٠٠ مليون طن كيلومتری في عام ٢٠١٢)^١

الركاب الكيلومتریون المنقولون (بالملايين)								الأطنان الكيلومترية المنقولة (بالملايين) (الركاب والبضائع والبريد)								البلد أو مجموعة البلدان
العمليات الدولية				مجموع العمليات (الدولية والمحلية)				العمليات الدولية				مجموع العمليات (الدولية والمحلية)				
الزيادة أو النقصان (%)	2011	2012	الترتيب في عام 2012	الزيادة أو النقصان (%)	2011	2012	الترتيب في عام 2012	الزيادة أو النقصان (%)	2011	2012	الترتيب في عام 2012	الزيادة أو النقصان (%)	2011	2012	الترتيب في عام 2012	
2	403 463	409 568	1	1	1 310 541	1 324 750	1	0	61 383	61 449	1	1	159 956	160 758	1	United States
13	85 758	97 143	8	11	451 162	500 258	2	-2	19 444	19 061	6	5	57 416	60 566	2	China ²
3	106 013	109 589	3	3	106 013	109 589		-1	20 430	20 180		-1	20 430	20 180		Hong Kong SAR ³
16	2 143	2 480	16	16	2 143	2 480		14	239	274		14	239	274		Macao SAR ⁴
18	208 262	246 112	2	18	208 262	246 112	4	17	30 900	36 096	2	17	30 900	36 096	3	United Arab Emirates
-1	209 595	208 208	4	-1	220 036	218 902	5	-2	28 885	28 240	3	-2	29 925	29 306	4	Germany
4	235 053	243 564	3	3	243 236	251 626	3	2	27 616	28 170	4	2	28 310	28 868	5	United Kingdom
4	90 579	93 928	9	3	95 487	98 727	15	1	20 895	21 133	5	1	21 425	21 645	6	Republic of Korea
3	137 015	140 885	5	2	162 485	166 193	6	0	17 551	17 510	8	0	20 030	19 975	7	France
16	53 039	61 361	18	13	122 628	138 059	8	11	10 886	12 106	10	10	17 094	18 858	8	Japan
9	102 516	111 526	6	9	102 516	111 526	11	3	17 957	18 471	7	3	17 957	18 471	9	Singapore
30	63 452	82 505	11	19	126 837	150 872	7	21	8 934	10 809	12	16	15 429	17 837	10	Russian Federation
1	71 693	72 079	14	3	132 302	135 664	9	-1	9 656	9 567	15	1	15 448	15 613	11	Australia
5	88 964	93 794	10	5	88 964	93 794	17	2	15 126	15 485	9	2	15 126	15 485	12	Netherlands
4	75 110	78 444	12	3	123 664	127 904	10	4	8 795	9 144	16	3	14 201	14 563	13	Canada
1	25 728	26 065	26	5	105 732	111 425	12	-2	3 422	3 367	26	5	11 076	11 577	14	Brazil
25	61 484	76 868	13	21	79 458	96 488	16	24	7 773	9 661	14	21	9 487	11 500	15	Turkey
17	61 600	71 941	15	17	61 600	71 941	21	17	9 232	10 844	11	17	9 232	10 844	16	Qatar
-14	52 678	45 426	21	-8	110 960	102 380	14	-14	6 328	5 427	21	-8	11 801	10 824	17	India
1	109 913	111 162	7	1	109 948	111 178	13	1	10 096	10 205	13	1	10 101	10 208	18	Ireland
10	58 208	64 111	17	11	67 363	74 499	20	5	8 204	8 649	17	6	9 133	9 697	19	Thailand
-3	69 839	67 445	16	-8	90 570	83 005	18	-6	7 816	7 329	18	-10	9 851	8 829	20	Spain
-5	59 494	56 501	19	-4	73 979	71 015	22	-6	7 609	7 117	19	-6	9 082	8 561	21	Malaysia
4	20 272	21 007	30	12	73 098	82 042	19	3	2 242	2 314	35	11	6 964	7 736	22	Indonesia
9	43 204	46 944	20	9	43 361	47 080	24	9	5 649	6 135	20	9	5 665	6 149	23	Switzerland
12	27 944	31 293	24	13	38 805	43 930	26	16	3 979	4 601	23	14	5 107	5 816	24	Saudi Arabia
11	39 482	43 987	22	10	46 402	51 160	23	11	4 281	4 733	22	10	4 946	5 422	25	Scandinavia ⁵
-7	35 708	33 240	23	-7	46 722	43 586	27	-5	4 282	4 079	25	-5	5 374	5 104	26	Italy
18	15 102	17 870	33	14	39 652	45 213	25	17	1 672	1 963	40	17	4 070	4 752	27	Mexico
-7	464	432	113	-7	464	432	115	-5	4 696	4 442	24	-5	4 696	4 442	28	Luxembourg
5	20 797	21 911	28	5	30 750	32 392	29	7	2 873	3 078	27	6	3 888	4 118	29	South Africa
3	21 690	22 376	27	6	32 683	34 589	28	3	2 483	2 566	33	7	3 701	3 953	30	Philippines
14	14 184	16 201	38	15	21 749	25 113	32	12	2 660	2 989	29	13	3 393	3 839	31	Chile
4	20 654	21 470	29	4	24 640	25 571	31	4	2 945	3 065	28	4	3 312	3 443	32	New Zealand
16	10 397	12 106	44	15	17 283	19 914	35	9	2 115	2 311	36	10	2 835	3 125	33	Colombia
5	25 580	26 893	25	4	27 653	28 811	30	3	2 667	2 753	31	2	2 871	2 942	34	Portugal
15	15 064	17 261	36	15	15 330	17 625	41	19	2 356	2 798	30	19	2 382	2 834	35	Ethiopia
8	14 232	15 360	39	5	23 756	25 038	33	7	1 611	1 730	42	5	2 633	2 764	36	Viet Nam
1	17 530	17 707	34	1	17 926	18 109	39	-2	2 651	2 593	32	-3	2 688	2 611	37	Israel
5	19 273	20 214	31	3	20 386	20 973	34	3	2 465	2 527	34	1	2 568	2 594	38	Finland
10	8 494	9 302	50	10	8 494	9 302	52	8	2 132	2 302	37	8	2 132	2 302	39	Belgium
-3	19 583	18 908	32	-3	19 745	19 068	36	-5	2 349	2 221	38	-5	2 366	2 237	40	Austria
32	13 267	17 538	35	31	13 907	18 224	38	29	1 589	2 044	39	28	1 652	2 112	41	Egypt
-1	10 474	10 354	47	5	17 676	18 491	37	-2	1 181	1 160	50	4	1 866	1 935	42	Argentina
-5	15 917	15 185	40	-4	18 809	18 058	40	-5	1 729	1 642	44	-4	2 022	1 934	43	Pakistan
17	8 868	10 375	46	15	13 313	15 330	44	15	1 146	1 318	47	14	1 603	1 823	44	Peru
20	14 007	16 765	37	20	14 061	16 827	42	20	1 443	1 731	41	20	1 448	1 737	45	Panama
22	11 567	14 065	43	22	11 573	14 071	47	19	1 419	1 686	43	19	1 419	1 687	46	Sri Lanka
9	6 711	7 343	54	-2	16 637	16 251	43	4	677	707	57	-4	1 628	1 567	47	Iran (Islamic Republic of)
-7	15 219	14 105	42	-7	15 546	14 387	46	-8	1 516	1 390	45	-8	1 548	1 417	48	Morocco
-11	17 021	15 158	41	-11	17 021	15 158	45	-11	1 562	1 389	46	-11	1 562	1 389	49	Hungary
0	9 540	9 510	49	0	9 998	9 979	50	2	1 252	1 280	49	2	1 301	1 330	50	Kenya
-3	11 960	11 621	45	-3	11 960	11 621	48	-10	1 446	1 295	48	-10	1 446	1 295	51	Bahrain
-1	9 058	8 945	52	-1	9 058	8 945	53	-2	1 112	1 091	51	-2	1 112	1 091	52	Kuwait
14	8 078	9 234	51	15	8 457	9 702	51	15	895	1 025	52	15	928	1 066	53	Oman
2	9 424	9 616	48	1	10 078	10 227	49	6	942	1 000	53	6	1 001	1 060	54	Ukraine
4	8 300	8 598	53	4	8 316	8 611	54	2	948	967	54	2	950	968	55	Jordan

الركاب الكيلومتریون المنقولون (بالملايين)								الأطنان الكيلومترية المنقولة (بالملايين) (الركاب والبضائع والبريد)								
العمليات الدولية				مجموع العمليات (الدولية والمحلية)				العمليات الدولية				مجموع العمليات (الدولية والمحلية)				
الزيادة أو النقصان (%)	2011	2012	الترتيب في عام 2012	الزيادة أو النقصان (%)	2011	2012	الترتيب في عام 2012	الزيادة أو النقصان (%)	2011	2012	الترتيب في عام 2012	الزيادة أو النقصان (%)	2011	2012	الترتيب في عام 2012	البلد أو مجموعة البلدان
4	6 537	6 776	55	4	6 835	7 116	56	22	633	769	55	21	659	799	56	Poland
3	4 073	4 215	66	7	6 856	7 333	55	9	416	453	64	10	687	754	57	Kazakhstan
-8	6 536	6 034	57	-8	6 605	6 107	59	-7	782	729	56	-7	788	735	58	Mauritius
12	5 733	6 424	56	12	6 055	6 796	57	4	670	695	58	4	700	729	59	Uzbekistan
-2	4 276	4 190	67	-1	5 750	5 717	61	4	524	546	61	3	664	685	60	Ecuador
17	4 970	5 826	58	17	4 970	5 826	60	18	566	666	59	18	566	666	61	Iceland
-11	5 555	4 922	61	-12	7 177	6 289	58	-12	534	471	62	-13	693	604	62	Greece
2	5 101	5 208	59	2	5 195	5 305	62	1	565	569	60	1	589	593	63	Bangladesh
2	3 827	3 917	69	2	3 827	3 917	71	2	453	463	63	2	453	463	64	Lebanon
18	3 532	4 179	68	18	4 195	4 933	64	18	332	390	72	17	392	459	65	Algeria
7	4 270	4 564	63	6	4 520	4 791	65	6	412	437	68	5	435	458	66	Romania
-26	4 988	3 675	71	-26	4 988	3 675	72	-25	600	448	65	-25	600	448	67	Brunei Darussalam
17	3 701	4 331	65	17	3 767	4 391	69	17	376	441	66	17	382	446	68	Tunisia
-20	5 942	4 748	62	-20	5 950	4 755	66	-21	556	440	67	-21	556	441	69	Czech Republic
17	4 222	4 937	60	17	4 222	4 937	63	16	378	437	69	16	378	437	70	El Salvador
0	4 406	4 406	64	0	4 463	4 463	68	0	414	414	70	0	419	419	71	Trinidad and Tobago
2	3 837	3 908	70	2	3 895	3 956	70	3	396	409	71	3	404	415	72	Fiji
-22	667	523	108	-8	4 965	4 589	67	-27	73	54	110	-25	498	375	73	Venezuela (Bolivarian
30	2 164	2 813	74	26	2 533	3 193	75	29	245	316	73	26	279	351	74	Angola
6	1 643	1 736	80	4	3 466	3 596	73	6	158	167	81	5	322	338	75	Nigeria
-10	2 161	1 948	78	-15	2 617	2 225	79	-2	290	286	76	-8	349	321	76	Afghanistan
17	2 918	3 418	72	17	2 939	3 432	74	17	265	309	74	16	267	310	77	Costa Rica
-13	3 598	3 131	73	-13	3 598	3 131	76	-13	330	288	75	-13	330	288	78	Latvia
18	1 780	2 103	76	18	2 013	2 376	77	19	169	202	78	19	191	227	79	Azerbaijan
-6	2 537	2 373	75	-6	2 537	2 373	78	-6	234	218	77	-6	234	218	80	Malta
-8	812	750	99	-1	1 495	1 484	87	-9	138	126	88	-3	209	202	81	Papua New Guinea
-15	2 276	1 936	79	-14	2 347	2 011	81	-14	225	194	80	-13	231	201	82	Tajikistan
-12	2 380	2 089	77	-12	2 380	2 089	80	-16	234	197	79	-16	234	197	83	Cyprus
9	1 440	1 576	83	10	1 473	1 623	84	9	145	158	82	10	148	163	84	Namibia
-9	1 705	1 547	84	-16	1 933	1 620	85	-9	171	155	83	-16	193	162	85	Cuba
-16	1 890	1 586	82	-17	2 002	1 672	82	-16	171	144	85	-17	182	152	86	Yemen
72	814	1 401	85	70	912	1 549	86	68	81	136	86	66	90	150	87	Mongolia
7	1 553	1 662	81	7	1 553	1 662	83	7	140	150	84	7	140	150	88	Albania
-13	766	665	103	-15	1 146	973	97	-10	103	92	97	-14	159	136	89	Sudan
8	1 070	1 154	89	7	1 230	1 312	88	20	98	118	90	18	113	134	90	Croatia
-31	1 745	1 198	88	-33	1 789	1 207	91	-32	192	131	87	-33	196	132	91	Syrian Arab Republic
5	1 000	1 050	91	5	1 000	1 050	96	5	114	120	89	5	114	120	92	Suriname
5	1 170	1 222	87	4	1 239	1 288	89	4	108	113	92	4	115	119	93	Bulgaria
10	1 012	1 111	90	10	1 012	1 111	92	10	103	114	91	10	103	114	94	Belarus
5	1 173	1 230	86	5	1 173	1 230	90	4	108	113	93	4	108	113	95	Serbia
-70	2 762	818	93	-65	3 084	1 089	94	-70	273	82	100	-64	303	109	96	Libya
-66	1 446	485	110	-48	2 097	1 095	93	-68	159	51	112	-52	222	107	97	Bolivia (Plurinational State of)
-3	592	574	106	-3	592	574	112	-1	107	106	94	-1	107	106	98	Togo
5	3 115 247	3 285 956		5	5 083 591	5 334 082		3	447 183	462 130		3	651 529	673 674		Total for above countries (100) ⁶
	62 940	64 455			66 102	67 715			13 392	12 615			13 703	12 934		Total for other countries
5	3 178 187	3 350 411		5	5 149 693	5 401 797		3	460 576	474 744		3	665 232	686 609		Total for 191 ICAO Member States

- ١- معظم بيانات ٢٠١٢ مجرد تقديرات، وبذلك يمكن أن يتغير الترتيب ونسبة الزيادة أو النقصان بعد توافر البيانات الختامية.
- ٢- لأغراض الإحصاء، لا تتضمن البيانات الخاصة بالصين المنطقتين الإداريتين الخاصتين لهونغ كونغ وماكاو كما لا تشمل مقاطعة تايوان الصينية.
- ٣- الحركة الجوية بالمنطقة الإدارية الخاصة لهونغ كونغ.
- ٤- الحركة الجوية الخاصة بالمنطقة الإدارية الخاصة بماكاو.
- ٥- ثلاث دول: الدانمرك والنرويج والسويد.
- ٦- يشمل الدول المذكورة في الملاحظة رقم ٥.

المصدر — النموذجان A و A-S لإبلاغ الإيكاو بتقارير النقل الجوي وتقديرات الإيكاو

الجدول (٦): أطنان البضائع الكيلومترية المنقولة على الرحلات المنتظمة
(البلدان أو مجموعة البلدان التي نقلت شركاتها الجوية أكثر من ٢٥ مليون طن كيلومري من البضائع في عام ٢٠١٢^١)

الأطنان الكيلومترية المنقولة (بالملايين)								البلد أو مجموعة البلدان
العمليات الدولية				مجموع العمليات (الدولية والمحلية)				
الزيادة أو النقصان (%)	2011	2012	الترتيب في عام 2012	الزيادة أو النقصان (%)	2011	2012	الترتيب في عام 2012	
-12	24 111	23 571	1	-7	39 630	39 104	1	United States
-1	11 628	10 252	4	-1	16 765	15 569	2	China ²
-6	10 054	9 499		-6	10 054	9 499		Hong Kong SAR ³
3	25	26		3	25	26		Macao SAR ⁴
-1	12 315	12 231	2	-1	12 382	12 291	3	Republic of Korea
14	10 416	11 898	3	14	10 416	11 898	4	United Arab Emirates
-5	7 918	7 507	5	-5	7 918	7 507	5	Singapore
-6	7 716	7 235	6	-6	7 724	7 241	6	Germany
7	5 627	6 096	8	7	6 556	7 036	7	Japan
-1	6 336	6 250	7	-1	6 338	6 251	8	United Kingdom
-5	6 327	5 989	9	-5	6 327	5 989	9	Netherlands
-8	4 867	4 467	10	-8	4 950	4 554	10	France
-5	4 654	4 403	11	-5	4 654	4 403	11	Luxembourg
18	3 637	4 307	12	18	3 637	4 307	12	Qatar
6	3 206	3 357	13	6	3 900	4 132	13	Russian Federation
-4	2 812	2 698	14	-4	2 871	2 758	14	Thailand
-4	2 672	2 568	15	-4	2 847	2 731	15	Australia
-3	1 544	1 556	19	-3	2 034	1 966	16	Canada
-11	2 080	1 862	17	-11	2 193	1 944	17	Malaysia
25	1 525	1 913	16	25	1 545	1 933	18	Turkey
21	1 431	1 746	18	21	1 501	1 815	19	Saudi Arabia
-6	1 342	1 194	23	-6	1 828	1 713	20	India
10	1 372	1 518	20	10	1 422	1 566	21	Chile
10	1 241	1 368	21	10	1 241	1 368	22	Belgium
-8	903	805	29	-8	1 483	1 364	23	Brazil
0	1 354	1 353	22	0	1 355	1 353	24	Switzerland
9	1 014	1 112	24	9	1 073	1 173	25	South Africa
-21	1 376	1 110	25	-21	1 447	1 142	26	Spain
1	978	989	26	1	1 027	1 042	27	Colombia
12	307	312	40	12	898	1 008	28	Indonesia
4	880	918	27	4	888	927	29	New Zealand
-8	883	810	28	-8	883	810	30	Israel
5	759	794	30	5	761	795	31	Italy
-7	740	686	31	-7	740	687	32	Finland
34	505	677	32	34	506	677	33	Ethiopia
13	291	310	41	13	470	533	34	Philippines
4	494	517	33	4	501	523	35	Scandinavia ⁵
2	327	344	36	2	475	485	36	Viet Nam
11	365	405	34	11	365	405	37	Sri Lanka
16	298	346	35	16	299	346	38	Egypt
10	299	330	37	10	303	334	39	Kenya
-10	349	315	39	-10	360	325	40	Portugal
-16	383	322	38	-16	383	322	41	Austria

الأطنان الكيلومترية المنقولة (بالملايين)								البلد أو مجموعة البلدان
العمليات الدولية				مجموع العمليات (الدولية والمحلية)				
الزيادة أو النقصان (%)	2011	2012	الترتيب في عام 2012	الزيادة أو النقصان (%)	2011	2012	الترتيب في عام 2012	
-26	418	307	42	-26	418	307	42	Bahrain
9	264	287	43	9	277	302	43	Peru
-3	214	199	47	-3	291	282	44	Mexico
-7	270	250	45	-7	298	277	45	Pakistan
-3	278	268	44	-3	278	268	46	Kuwait
-4	219	206	46	-4	235	224	47	Argentina
16	171	198	48	16	172	199	48	Oman
-4	196	188	49	-4	196	188	49	Jordan
-3	178	172	50	-3	178	172	50	Mauritius
15	139	163	51	15	148	171	51	Ecuador
-1	122	121	52	-1	123	122	52	Ireland
7	93	107	55	7	109	117	53	Afghanistan
-22	150	116	53	-22	150	116	54	Brunei Darussalam
-4	105	100	56	-4	120	115	55	Bangladesh
-28	154	111	54	-28	154	111	56	Uzbekistan
20	82	98	57	20	82	98	57	Iceland
133	39	92	58	133	39	92	58	Poland
7	83	89	59	7	85	91	59	Fiji
-5	73	70	61	-5	84	80	60	Iran (Islamic Republic of)
-7	81	75	60	-7	81	76	61	Ukraine
25	50	63	62	25	51	64	62	Angola
29	42	54	63	29	42	54	63	Panama
1	53	54	64	1	53	54	64	Togo
6	48	51	65	6	48	51	65	Lebanon
-4	38	36	68	-4	51	49	66	Kazakhstan
6	45	47	66	6	45	47	67	Zimbabwe
0	40	40	67	0	41	41	68	Morocco
-11	31	28	69	-11	32	29	69	Papua New Guinea
7	23	25	70	7	23	25	70	Suriname
-1	151 059	149 582		-1	176 880	175 678		Total for the above countries (72) ⁶
	7 621	6 721			7 652	6 752		Total for other countries
-1	158 680	156 302		-1	184 532	182 429		Total for 191 ICAO Member States

١- معظم بيانات ٢٠١٢ مجرد تقديرات، وبذلك يمكن أن يتغير الترتيب ونسبة الزيادة أو النقصان بعد توافر البيانات النهائية.

٢- لأغراض الإحصاء، لا تتضمن البيانات الخاصة بالصين المنطقتين الإداريتين الخاصتين لهونغ كونغ وماكاو.

٣- الحركة الجوية بالمنطقة الإدارية الخاصة لهونغ كونغ.

٤- الحركة الجوية الخاصة بالمنطقة الإدارية الخاصة بماكاو.

٥- ثلاث دول: الدانمرك والنرويج والسويد.

٦- يشمل الدول المذكورة في الملاحظة رقم ٥.

المصدر — النموذجان A-S و A لإبلاغ الأيكاو بتقارير النقل الجوي وتقديرات الأيكاو.

الجدول (٧): الإيرادات التقديرية لحركة نقل الركاب الدولية غير المنتظمة ٢٠٠٣-٢٠١٢

بملايين الركاب الكيلومترين المنقولين										الفترة
2012	2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	
225 378	221 000	210 475	197 690	223 360	241 730	245 105	262 560	266 590	240 720	الحركة غير المنتظمة ^١
2.0	5.0	6.5	-11.5	-7.6	-1.4	-6.6	-1.5	10.7	-1.7	نسبة التغيير السنوي (%)
3 350 411	3 178 187	2 953 162	2 721 677	2 756 842	2 673 979	2 461 159	2 277 450	2 085 577	1 799 463	الحركة المنتظمة
5.4	7.6	8.5	-1.3	3.1	8.6	8.1	9.2	15.9	0.1	نسبة التغيير السنوي (%)
3 575 789	3 399 187	3 163 637	2 919 367	2 980 202	2 915 709	2 706 264	2 540 010	2 352 167	2 040 183	مجموع الحركة
5.0	7.4	8.4	-2.0	2.2	7.7	6.5	8.0	15.3	-0.1	نسبة التغيير السنوي (%)
6.3	6.5	6.7	6.8	7.5	8.3	9.1	10.3	11.3	11.8	الحركة غير المنتظمة كنسبة مئوية من إجمالي الحركة

١- تشمل الحركة الجوية غير المنتظمة للشركات المنتظمة والمشغلين غير المنتظمين.

المصدر — النموذج A لإبلاغ الأيكاو بتقارير النقل الجوي وتقديرات الأيكاو.

الجدول (٨): النقل في المطارات الكبرى في العالم

المطارات الخمسة والعشرون الأوائل حسب مجموع الركاب، ٢٠١٢

حركات الطائرات			عدد المسافرين الذين يتم إركابهم وإنزالهم			المطار	المدينة	الترتيب
2012 إلى 2011 (%)	2011 (بالملايين)	2012 (بالملايين)	2012 إلى 2011 (%)	2011 (بالملايين)	2012 (بالملايين)			
0.7	924	930	3.4	92 389	95 487	Hartsfield-Jackson Atlanta International	Atlanta, GA	1
4.5	533	557	4.1	78 675	81 929	Beijing Capital International	Beijing	2
- 1.0	476	471	0.9	69 391	69 983	Heathrow	London	3
3.0	380	391	6.7	62 585	66 795	Haneda (Tokyo International)	Tokyo	4
- 0.1	879	878	0.0	66 806	66 835	O'Hare International	Chicago, IL	5
0.3	604	605	3.0	61 862	63 688	Los Angeles International	Los Angeles, CA	6
- 3.2	514	498	1.1	60 971	61 612	Charles de Gaulle	Paris	7
0.5	647	650	1.4	57 774	58 591	Dallas-Fort Worth International	Dallas/Fort Worth, TX	8
10.1	346	380	12.1	51 533	57 773	Jakarta Soekarno-Hatta International	Jakarta	9
5.5	326	344	13.2	50 978	57 685	Dubai International	Dubai	10
- 1.0	487	482	1.9	56 436	57 520	Frankfurt	Frankfurt	11
5.1	344	362	5.1	53 329	56 062	Hong Kong International	Hong Kong	12
- 2.6	635	618	0.6	52 849	53 156	Denver International	Denver, CO	13
3.8	305	317	10.6	47 911	53 002	Bangkok Suvarnabhumi International	Bangkok	14
7.6	302	325	10.0	46 544	51 182	Changi	Singapore	15
0.2	437	438	2.6	49 755	51 036	Schiphol Amsterdam	Amsterdam	16
- 1.8	409	402	3.3	49 198	50 819	John F. Kennedy International	New York, NY	17
6.9	349	373	7.3	45 040	48 309	Guangzhou Baiyun International	Guangzhou	18
- 13.1	429	373	- 9.0	49 671	45 195	Barajas	Madrid	19
15.6	302	349	20.3	37 395	44 999	Istanbul Atatürk Airport	Istanbul	20
5.1	344	362	8.3	41 448	44 880	Shanghai Pudong International	Shanghai	21
5.2	404	425	8.4	41 045	44 477	San Francisco International	San Francisco, CA	22
2.3	540	552	5.6	39 044	41 228	Charlotte Douglas International	Charlotte, NC	23
- 0.7	532	528	0.5	41 480	41 668	McCarran International Las Vegas	Las Vegas, NV	24
- 2.6	462	450	- 0.4	40 592	40 422	Sky Harbor International	Phoenix, AZ	25
1.3	11 909	12 061	4.4	1 344 699	1 404 332	المجموع		

المطارات الخمسة والعشرون الأوائل في العالم حسب عدد الركاب الدوليين، ٢٠١٢

الترتيب	المدينة	المطار	عدد المسافرين الذين يتم إركابهم وإنزالهم			حركات الطائرات		
			2012 (بالآلاف)	2011 (بالآلاف)	2012 إلى 2011 (%)	2012 (بالآلاف)	2011 (بالآلاف)	2012 إلى 2011 (%)
1	London	Heathrow	65 311	64 730	0.9	426	430	- 1.0
2	Dubai	Dubai International	57 685	50 978	13.2	344	326	5.5
3	Paris	Charles de Gaulle	56 323	55 737	1.1	436	451	- 3.2
4	Hong Kong	Hong Kong International	56 062	53 329	5.1	362	344	5.1
5	Singapore	Changi	51 182	46 544	10.0	325	302	7.6
6	Amsterdam	Schiphol Amsterdam	51 035	49 755	2.6	423	420	0.8
7	Frankfurt	Frankfurt	50 995	49 620	2.8	404	405	- 0.2
8	Bangkok	Bangkok Suvarnabhumi International	40 397	36 206	11.6	228	217	5.2
9	Seoul	Incheon International	38 534	34 667	11.2	248	225	10.4
10	Madrid	Barajas	30 689	32 554	-5.7	234	255	- 8.3
11	London	Gatwick	30 411	29 964	1.5	196	199	- 1.7
12	Istanbul	Istanbul Ataturk Airport	29 717	23 973	24.0	232	198	17.2
13	Tokyo	Narita	29 557	26 344	12.2	173	162	6.7
14	Munich	Franz Josef Strauss	28 730	27 981	2.7	283	288	- 1.9
15	Kuala Lumpur	Kuala Lumpur International	27 986	26 307	6.4	185	173	7.0
16	Rome	Fiumicino	25 165	24 696	1.9	193	197	- 2.2
17	New York, NY	John F. Kennedy International	25 076	23 920	4.8	151	149	1.4
18	Zurich	Zurich	24 311	23 796	2.2	255	243	5.2
19	Barcelona	El Prat	23 681	21 718	9.0	191	181	5.6
20	Vienna	Vienna International	21 539	20 454	5.3	229	230	- 0.6
21	Copenhagen	Copenhagen	21 364	20 286	5.3	214	211	1.3
22	Doha	Doha International	21 163	18 109	16.9	156	137	13.8
23	Toronto	Toronto Pearson International	21 266	20 357	4.5	224	221	1.2
24	Antalya	Antalya International	20 324	20 587	-1.3	119	122	- 2.7
25	Miami	Miami International Airport	19 372	18 418	5.2	189	184	2.6
		المجموع	867 874	821 030	5.7	6 418	6 269	2.4

١- ركاب شركات الطيران المدرون وغير المدربين للإيرادات وركاب الترانزيت المباشر؛ الخدمات المنتظمة وغير المنتظمة.

٢- جميع تحركات الطائرات (التجارية وغير التجارية).

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

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

السنة	العائدات التشغيلية بالدولارات الأمريكية (بالملايين)	المصروفات التشغيلية بالدولارات الأمريكية (بالملايين)	النتائج التشغيلية		النتائج الصافية ^٢	
			المبلغ بالدولارات الأمريكية (بالملايين)	النسبة من العائدات التشغيلية	المبلغ بالدولارات الأمريكية (بالملايين)	النسبة من العائدات التشغيلية
2003	321 800	323 300	- 1 500	- 0.5	-7 500	-2.3
2004	378 800	375 500	3 300	0.9	-5 600	-1.5
2005	413 300	408 900	4 400	1.1	-4 100	-1.0
2006	465 200	450 200	15 000	3.2	5 000	1.1
2007	509 800	489 900	19 900	3.9	14 700	2.9
2008	569 500	570 600	- 1 100	- 0.2	-26 100	-4.6
2009	475 800	473 900	1 900	0.4	-4 600	-1.0
2010	563 500	535 900	27 600	4.9	17 300	3.1
2011 ³	618 100	604 100	14 000	2.3	7 500	1.2
2012 ^{3,4}	678 900	666 800	12 100	1.8	6 100	0.9

- ١- تم تقدير العائدات والمصروفات للشركات التي لم تصدر تقارير.
- ٢- استقيت النتائج الصافية من النتائج التشغيلية من خلال إضافة (مع علامة زائداً أو ناقصاً حسب الاقتضاء) البنود غير التشغيلية (مثل الفوائد والإعانات المباشرة) والضرائب على الدخل. وتمثل النتائج التشغيلية وصافي النتائج المذكورة، ولا سيما صافي النتائج، الفوارق البسيطة بين تقديرات المبالغ الكبيرة (العائدات والمصروفات) ومن ثم فهي تتسم بقدر كبير من عدم اليقين.
- ٣- أجريت عملية تقدير مؤقتة للنتائج الصافية لعامي ٢٠١١ و ٢٠١٢ وهي لا تشمل على البنود المحاسبية الاستثنائية.
- ٤- لم تقدم البيانات المالية الكاملة عن سنة ٢٠١٢ إلى الإيكاو في وقت إعداد هذا التقرير نظراً للاختلافات في السنوات المالية.
- المصدر: الاستمارة I واو للإبلاغ عن النقل الجوي وتقديرات الإيكاو الخاصة بالدول التي لم تقدم تقارير.

الجدول (١٠): أساطيل النقل التجاري^١ في الدول الأعضاء في الإيكاو، في نهاية كل سنة، ٢٠١٢-٢٠٠٣

السنة	العدد	النسبة المئوية	الطائرات النفاثة		مجموع الطائرات كل الطرازات
			العدد	النسبة المئوية	
2003	16 031	84.5	2 941	15.5	18 972
2004	16 757	85.3	2 893	14.7	19 650
2005	17 485	85.9	2 871	14.1	20 356
2006	18 176	86.4	2 861	13.6	21 037
2007	18 926	86.8	2 883	13.2	21 809
2008	19 650	87.1	2 902	12.9	22 552
2009	20 332	87.4	2 932	12.6	23 264
2010	20 904	87.5	2 976	12.5	23 880
2011	21 543	87.7	3 009	12.3	24 552
2012	22 255	88.1	2 997	11.9	25 252

- ١- تشمل الأرقام الطائرات الرياضية في المطار والعاملة في الخدمة فقط، ولا تشمل الطائرات التي تقل كتلتها القصوى عند الإقلاع عن ٩٠٠٠ كلغ (٢٠,٠٠٠ رطل).
- المصدر: Reed Business Information (RBI).

الجدول (١١): أمن الطيران

عدد أفعال الاستيلاء غير المشروع		عدد أفعال الهجمات على التجهيزات		عدد الأشخاص الذين أصيبوا أو قتلوا أثناء أفعال التدخل غير المشروع					
السنة	عدد أفعال التدخل غير المشروع	استيلاء فعلي	محاولة استيلاء	هجمات فعلية على التجهيزات	محاولات الهجمات على التجهيزات	عدد أفعال التخريب	أفعال أخرى ^١	الجرحي	القتلي
1990	36	20	12	1	0	1	2	145	137
1991	15	7	5	1	0	0	2	2	7
1992	10	6	2	1	0	0	1	123	10
1993	48	30	7	3	0	0	8	38	112
1994	43	22	5	4	0	2	10	57	51
1995	17	9	3	2	0	0	3	5	2
1996	22	3	12	4	0	0	3	159	134
1997	15	6	5	2	0	1	1	2	4
1998	17	11	2	1	0	0	3	1	41
1999	14	11	2	0	0	0	1	3	4
2000	30	12	8	1	0	0	9	50	58
2001 ²	24	7	2	7	4	1	3	217	3 525
2002	40	2	8	24	2	2	2	14	186
2003	35	3	5	10	0	5	12	77	20
2004	16	1	4	2	2	4	3	8	91
2005	6	2	0	2	0	0	2	60	3
2006	17	1	3	4	0	1	8 ³	27	2
2007	22	4	2	2	3	0	11	33	18
2008	23	1	6	3	0	0	13 ³	31	11
2009	23	5	3	1	0	0	14 ³	4	3
2010	14	0	1	1	0	1	11 ³	13	6
2011	6	0	2	0	0	1	3 ³	152	35
2012	10	1	2	2	0	3	2	44	22

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

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

٣- تشمل محاولات التخريب.

المرفق ٢: مشاريع التعاون الفني

أفغانستان

خدمة مشتريات الطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله وزارة النقل والطيران المدني، إلى شراء معدات إلكترونية لمطار كابول الدولي. وقد أنجز هذا المشروع، الذي بدأ في ٢٠٠٦.

منجزات المشروع

سُلم جهاز دوبلر ذو نطاق لاسلكي لجميع الاتجاهات بتردد عال جدا لقياس المسافة (DVOR/DME) إلى جانب قطع غيار لنظم إضاءة المدرج في مطار كابول الدولي.

أنغولا

مساعدة المعهد الوطني للطيران المدني في أنغولا في مجال مراقبة السلامة

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الذي تموله حكومة أنغولا، هو تقديم المساعدة إلى سلطات الطيران المدني الأنغولي في مجال وضع القواعد لتشغيل وترخيص خدمات الملاحة الجوية والمطارات بالإضافة إلى المواد التوجيهية للمفتشين من أجل القيام بمهام الترخيص والمراقبة المستمرة في هذه المجالات. وقد أنجز هذا المشروع، الذي بدأ في شهر نوفمبر ٢٠١١.

منجزات المشروع

اقترحت إجراءات تصحيحية لتصويب الثغرات التي حددها تقرير برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وأعدت قواعد وكتيبات للمفتشين ودلائل وقوائم مرجعية جديدة للترخيص والمراقبة المستمرة في مجالات خدمات الملاحة الجوية، والمطارات، وخدمات معلومات الطيران وخرائط الطيران (قسم معلومات الطيران وخرائط الطيران) والاتصالات والملاحة والاستطلاع. وقُدمت مقترحات لتنفيذ نظام لإدارة السلامة، ونظام لإدارة النوعية، وتنظيم البحث والإنقاذ، وتنظيم خرائط الطيران.

الأرجنتين

إنشاء وكالة وطنية جديدة للطيران المدني (ANAC)

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الذي تموله حكومة الأرجنتين، هو إحداث كيان جديد مسؤول عن قواعد الطيران المدني الوطني وتقديم خدمات مراقبة السلامة، بما في ذلك نقل جميع المهام والمسؤوليات التي تقوم بها في هذا الصدد قيادة المناطق الجوية للقوة الجوية الأرجنتينية. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في شهر سبتمبر ٢٠٠٧، حتى شهر يناير ٢٠١٤.

منجزات المشروع

أُجري تدريب الموظفين المحليين في مجال نظم إدارة السلامة. وقدم خبير دولي المساعدة إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني في مجال تنفيذ البرنامج الوطني للسلامة. وشُغلت منصذات للمراقبة الصوتية. وجرى شراء نظام لتحويل الاتصالات الصوتية وقطع غيار مع ما يقابلها من خدمات الصيانة. وجرى شراء وتسليم مركبتين إطفائيتين.

انشاء مجلس جديد معني بالتحقيق في حوادث الطيران المدني

هدف المشروع

الهدف من المشروع الذي تموله حكومة الأرجنتين هو التمكين من إنشاء المجلس الجديد للتحقيق في حوادث الطيران المدني، الذي نُقل من القوة الجوية الأرجنتينية كهيئة مستقلة تابعة للأمانة العامة للنقل ووزارة التخطيط الاتحادي والاستثمار العام والخدمات. ويدعم هذا المشروع أيضا المجلس الجديد في حصوله على الموارد البشرية واللوجستية والتجهيزات والبنية الأساسية والنظم للسماح له بمواصلة الاضطلاع بكفاءة بمسؤولياته ولتعزيز نشاطاته في مجال تجنب حوادث الطيران المدني. وقد بدأ المشروع في سبتمبر ٢٠١١، ومن المتوقع أن يستمر لمدة عامين.

منجزات المشروع

أُمنّت فعالية عمليات المجلس عبر توظيف محققين فنيين وتشغيليين وكذا فنيين إداريين ووطنيين. وجرى شراء المعدات والأثاث وغير ذلك من المواد المنظورة في خطة مشتريات المشروع. وأعدت مسودة لهيكل تنظيمي جديد للمجلس.

مساعدة مقدمة من القوات الجوية الأرجنتينية إلى الإدارة الوطنية للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من حكومة الأرجنتين، إلى تقديم خدمات الدعم إلى إدارة الطيران المدني الوطنية، والهيئة الجديدة المقدمة لخدمات الملاحة الجوية في الأرجنتين وإلى شركة الطيران التابعة للدولة في مجال الأنشطة الترويجية التي تدمج المجتمعات المحلية البعيدة داخل الإقليم الوطني. ويشمل المشروع توظيف مهنين وطنيين، وشراء المعدات وصيانة الخدمات والتدريب. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في يوليو عام ٢٠٠٩ إلى نهاية عام ٢٠١٦ مع مراجعة هدفه، بعدما كانت مدته المتوقعة في البداية ثلاث سنوات.

منجزات المشروع

أصدر عقد للصيانة المبرمجة وغير المبرمجة لطائرة تفتيش الرحلات. وأعد جدول لمحاكاة الزمن لأطقم تفتيش الرحلات وللتدريب الخاص لمفتشي مراقبة الرحلات. وجرى شراء نظم اتصالات ذات تردد عال جدا (VHF)، وذات تردد عال للغاية (UHF)، وذات تردد عال (HF)، وحواسيب، ومحطات مناخية، ومناورات تحديد الموقع عند الطوارئ، وقطع غيار لطائرات سيسنا، وبابير، وليرجيت، ومعدات للبحث والإنقاذ والدعم الميداني. وأجريت أعمال تجديد عامة وصيانة كاملة على طائرة توين أوتر.

أوروبا

مساعدة إدارة الأرصاد الجوية في أوروبا

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الذي تموله حكومة أوروبا هو تحديد الاحتياجات لتنفيذ نظام لإدارة النوعية ممثل لمعايير أيزو ٩٠٠١:٢٠٠٨ من أجل تقديم خدمات الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية وتوجيه مقدم خدمات الأرصاد الجوية طيلة عملية التنفيذ بما في ذلك إعداد وثائق نظام إدارة النوعية، والتطبيق الرسمي للإجراءات النوعية، ونشر مهام النوعية، ورصد وقياس النتائج وبدء إجراءات التحسين. وقد بدأ هذا المشروع في ٢٠١٢ وكان من المتوقع أن يدوم شهرا ونصف.

منجزات المشروع

أعدت وثائق نظام إدارة النوعية، بما في ذلك دليل لإدارة النوعية وفقا لمتطلبات أيزو ٩٠٠١:٢٠٠٨.

جزر البهاما

خدمة مشتريات الطيران المدني (CAPS)

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الذي تموله إدارة الطيران المدني في جزر البهاما هو شراء التجهيزات لتعزيز سلطات الطيران. وهذا المشروع الذي بدأ في شهر أبريل ٢٠١٠ لا يزال مستمراً.

منجزات المشروع

أُعلن عن الدعوة إلى تقديم عطاءات مختومة لشراء نظام رادار أولي. وأُعدت قائمة تصفية بأسماء مقدمي العروض المحتفظ بهم ثم مُنح العقد.

مساعدة إدارة الطيران المدني في جزر البهاما

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الذي تموله إدارة الطيران المدني في جزر البهاما هو التعاقد مع خبير في خدمات الحركة الجوية لإعداد جميع المتطلبات المرتبطة بتنفيذ نموذج الإيكاو الجديد لخطة الطيران. وقد أُنجز هذا المشروع، الذي بدأ في يوليو ٢٠١٢.

منجزات المشروع

في أثناء مهمتين أُنجزتا في جزر البهاما، أعد خبير خدمات الحركة الجوية جميع المتطلبات المرتبطة بتنفيذ نموذج الإيكاو الجديد لخطة الطيران، وكذا إجراءات الطوارئ والإجراءات الانتقالية، كما قام الخبير بتنسيق عملية التنفيذ.

بوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)

تطوير الطيران الوطني

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع الذي تموله دولة بوليفيا المتعددة القوميات، هو الاستمرار في تمكين المديرية العامة للطيران المدني من مواصلة الاضطلاع بمسؤولياتها بكفاءة في مجال مراقبة السلامة الجوية وتعزيز تطوير الطيران الوطني. وقد أُنجز هذا المشروع الذي بدأ في ديسمبر ٢٠٠٩ وكان من المتوقع أن يدوم ٣٨ شهراً.

منجزات المشروع

في أثناء تنفيذ هذا المشروع جرت إدارة ١٢٧ موظفا متخصصا و ٩١ موظفا في مجال الدعم الإداري الوطني. وساعد خبراء الإيكاو حكومة بوليفيا في إعادة تشكيل مقدم خدمات الملاحة الجوية ومراجعة الإطار القانوني الوطني للطيران. وقُدّم التدريب إلى حوالي ٧٠ من الموظفين الوطنيين حيث شمل التدريب مواضيع قانون الجو والفضاء، وأمن المدارج، وتقنيات التدريب، ومفتشي العمليات، ومفتشي صلاحية الطائرات للطيران، وإجراءات التفتيش.

كوستاريكا

المخطط التوجيهي لمطار دانييل أدوبير كيروس الدولي في مدينة ليبيريا

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من مؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)، إعداد مخطط توجيهي لتوسيع قدرة مطار دانييل أدوبير كيروس الدولي بهدف تأهيله إلى مصاف المطارات القادرة على استقبال الطائرات كبيرة الحجم، بالإضافة إلى تلبية طلبات منطقة شمال المحيط الهادئ بهدف تعزيز التنمية الوطنية على الصعيد الاقتصادي والسياحي والتجاري. وقد بدأ هذا المشروع في شهر مارس ٢٠٠٨ وأنجز في ديسمبر ٢٠١٠ وأعيد تفعيله في عام ٢٠١١ وكان من المتوقع أن يدوم سنتين.

منجزات المشروع

نظرا لإعادة تحديد أولويات الحكومة، كانت نشاطات التنفيذ في عام ٢٠١٢ في الحدود الدنيا.

تطوير مطار خوان سانتا ماريا الدولي

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من "المجلس الفني للطيران المدني"، هو الاضطلاع بالمهام المدنية في مطار خوان سانتا ماريا الدولي في سان خوسي من أجل تقديم خدمات أفضل وتلبية الاحتياجات المتعلقة بتنمية البلد في مجال الاقتصاد والسياحة والتجارة. وقد بدأ هذا المشروع في أغسطس ٢٠١١ وكان من المتوقع أن يدوم خمس سنوات.

منجزات المشروع

جرى التوقيع على عقد لتشييد ساحات بعيدة لوقوف الطائرات والقيام بالأعمال المرتبطة بذلك، ويجري الآن تشييد مبنى جديد لنقل منشآت المرائب الحالي لشركة "Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aeroindustriales" في مطار خوان سانتا ماريا.

مطار المنطقة الجنوبية الدولي

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الممول من حكومة كوستاريكا هو تطوير مطار دولي في منطقة برونكا في كوستاريكا، بما في ذلك إجراء دراسات للآثار البيئية والاجتماعية والاقتصادية، ودراسات الجدوى الفنية، وتصميم وتشبيد المطار في إطار "مفهوم أخضر كامل"، يحترم جميع الظروف الإيكولوجية والأركيولوجية الحساسة لهذه المنطقة. وقد بدأ هذا المشروع في أغسطس ٢٠١١ ومن المتوقع أن يدوم خمس سنوات.

منجزات المشروع

تجري الآن دراسة للآثار المترتبة عن بناء المطار فيما يخص البيئة والطيور. وأعدت الخصائص الفنية لإجراء دراسة للآثار الاجتماعية والاقتصادية.

مكتب إدارة مشاريع الإيكاو

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع هو تقديم الدعم الإداري إلى مشاريع التعاون الفني للإيكاو في كوستاريكا عبر توظيف خبراء دوليين ووطنيين. وقد بدأ هذا المشروع في أغسطس ٢٠١١ ويُتوقع أن يدوم ست سنوات.

منجزات المشروع

قدم الدعم إلى المشاريع الجارية في كوستاريكا عبر الفنيين الوطنيين الموظفين محلياً. وقد ألغيت الحكومة هذا المشروع في أكتوبر ٢٠١٢.

كوراساو (هولندا)

تقديم المساعدة إلى الشركة القابضة لمطار كوراساو

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع الممول من الشركة القابضة لمطار كوراساو تقييم الأداء التشغيلي الفعلي للرادار ومحيط الموقع والتوصية والتوجيه من أجل مساعدة الشركة القابضة للمطار، وسلطات الطيران المدني ووزارة الهياكل الأساسية في مبادراتها الرامية إلى التنمية التجارية لممتلكات المطار والأرض غير المستخدمة المحيطة به. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في مارس ٢٠١٢ وكان من المتوقع أن يدوم أسبوعاً واحداً.

منجزات المشروع

أرسلت بعثة لتقييم واستعراض الخطة الرئيسية للمطار وخطة تصميم المطار وخطط الطوبوغرافيا والمناطق المحيطة بمطار كوراساو الدولي وتقارير المطار، بهدف تحديد الموقع الأمثل لنظام الرادار وضمان أدائه الأمثل وفقاً للمتطلبات التشغيلية. وحددت البعثة أيضاً المناطق المحجوبة عن كشف الرادار. وقُدِّم تقرير أعدته البعثة إلى الشركة القابضة لمطار كوراساو.

إكوادور

تعزيز قطاع الطيران المدني

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الذي تموله حكومة إكوادور هو تقديم المساعدة إلى المديرية العامة للطيران المدني في إكوادور، دعماً للاستراتيجيات والخطط الإنمائية الاقتصادية الوطنية التي وضعتها الحكومة لقطاع النقل الجوي، وبرامج ومشاريع الطيران المدني، بما في ذلك الهياكل الأساسية للملاحة الجوية والمطارات، وعمليات إدارة المجال الجوي، ومراقبة السلامة الجوية والموارد البشرية، على الصعيد الفني والتشغيلي والتنظيمي. وقد بدأ المشروع في أكتوبر ٢٠١١ وكان من المتوقع أن يدوم ثلاث سنوات.

منجزات المشروع

جرى التوقيع على عقد لتقديم نظام محاكاة متكامل لنظام مراقبة الحركة الجوية. ويشمل هذا العقد بناء الهياكل الأساسية المادية لمركز أجهزة المحاكاة؛ وتقديم المعدات الفنية ووضع نماذج للمدرجات في نظم المحاكاة؛ وتدريب الموظفين الفنيين التابعين لهيئة الطيران في مجال تشغيل وصيانة المركز المتكامل لأجهزة المحاكاة.

المساعدة الفنية لإعداد مشروع الحدود الإلكترونية - الجوازات الإلكترونية

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من حكومة إكوادور هو إجراء تقييم ووضع خطة عمل ومشروع وثيقة لتنفيذ نظم الحدود الإلكترونية- الجوازات الإلكترونية في إكوادور. وأنجز هذا المشروع الذي بدأ في ٢٠١١ وكان من المتوقع أن يدوم ٤٥ يوماً.

منجزات المشروع

أعد مقترح مشروع لكي تنظر فيه الحكومة، على أساس النتائج التي أسفرت عنها الدراسات التي أجراها خبراء دوليون فيما يخص نظم الحدود الإلكترونية والجوازات الإلكترونية والحكومة الإلكترونية.

مصر

تقييم سلامة المدارج

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع الممول من شركة مطارات القاهرة هو تقييم سلامة المدارج في مطار القاهرة وتحديد مدى لقواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية في هذا الشأن. وقد أجز هذا المشروع الذي بدأ في نوفمبر ٢٠١٢ وكانت مدته المتوقعة أسبوعين.

منجزات المشروع

جرى انتداب مهندس مدني متخصص في المطارات لضمان امتثال حالة المدارج في مطار القاهرة لقواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية في هذا الشأن وما يتصل بذلك من مواد توجيهية.

غينيا الاستوائية

توطيد القدرة الوطنية والمؤسسية للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة غينيا الاستوائية، إلى إنشاء سلطة مستقلة للطيران المدني مع تزويدها بالمستوى اللازم من الموظفين والكفاءة لأداء مهامها في مجال مراقبة سلامة العمليات وصلاحية الطائرات للطيران، وترخيص الطائرات وإجازة موظفي عمليات الطيران. وكان هذا المشروع في الأساس ممولا من خلال اتفاقية تشاطر للتكاليف بين الحكومة وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي انتهت صلاحيتها في عام ٢٠٠٩، وقد بدأ في سنة ٢٠٠٤ وتم تمديده إلى ديسمبر ٢٠١٣.

منجزات المشروع

أنشئت هيئة مستقلة للطيران المدني. وأحرز تقدم في مجال ترخيص وإعادة ترخيص شركات غينيا الاستوائية وفقا لقواعد الإيكاو وتوصياتها الدولية في هذا الشأن وللقواعد الوطنية. وجرى

إقرار وتنفيذ برنامج السلامة التشغيلية لعام ٢٠١٢. وأعدت هيئة الطيران المدني ترخيص الطائرات المستخدمة في الطيران العام والتجاري. ويسري حالياً ترخيص ومراقبة منظمات الصيانة ومنظمات إدارة صلاحية الطائرات للطيران. وحُسنّت القاعدة ميم (M) والقاعدة ١٤٥ من نظام الطيران المدني لغينيا الاستوائية وجرت الموافقة على الطبعة الثانية من النظام. وأحرز تقدم في عمليات إقرار شهادات الأنواع. وأجريت عمليات تدقيق وتفتيش في مجالي عمليات الطيران وصلاحية الطائرات للطيران. وجرى التقدم في وضع برامج للتدريب في أثناء العمل لفائدة موظفي العمليات وصلاحية الطائرات للطيران. وأقر مجلس الوزراء قانون الطيران المدني وقدمه إلى البرلمان من أجل الموافقة عليه. وجرى تنقيح وتحديث خطة العمل التصحيحية لنتائج تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية بالنسبة لعمليات الطيران وصلاحية الطائرات للطيران.

إثيوبيا

التدريب في مجال الاقتراب باستخدام الرادار ومراقبة المناطق

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الممول من حكومة إثيوبيا هو ضمان استدامة خدمات الحركة الجوية باستخدام الرادار الذي رُكب ومرافق إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي. وقد بدأ هذا المشروع في يوليو ٢٠١٢ وكان من المتوقع أن يدوم ١٠ أشهر ونصف.

منجزات المشروع

جرى وضع ونشر القواعد الوطنية المنظمة لاستخدام إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي في النشرة الوطنية لمعلومات الطيران. وأدخلت الأحكام المتعلقة بتقديرات الاستطلاع الجديدة (رادار وإذاعة استطلاع تابع لتقائي) في القواعد الوطنية لإجازة العاملين. وصُممت دورتان تدريبيتان بشأن المراقبة باستخدام الرادار وإذاعة الاستطلاع التابع للتقائي بالاستناد إلى القواعد الوطنية والدولية وأقرتها هيئة الطيران المدني الإثيوبية. وتلقى ستة عشر مراقبا التدريب في إطار دورة تجمع بين الرادار وإذاعة الاستطلاع التابع للتقائي.

اليونان

بناء القدرات في مجال مراقبة السلامة

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الممول من حكومة اليونان، إلى تطوير قدرات هيئة الطيران المدني اليونانية لتوفير خدمات طيران تنسم بالسلامة والكفاءة والجدوى الاقتصادية ولتنظيم مهام سلامة الرحلات ولضمان اتساقها وتوافقها مع القواعد والتوصيات الصادرة عن الإيكاو. وقد بدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٠ وقد تم تمديده إلى يونيو ٢٠١٣.

منجزات المشروع

واصل هذا المشروع توفير دعم هيئة الطيران المدني اليونانية لممارسة مسؤولياتها في مراقبة السلامة في مجال عمليات الطيران وفي تطوير نظام مستدام لصلاحية الطائرات للطيران. وقد تم تقديم خدمات الخبراء عن طريق توفير مفتش واحد لصلاحية الطائرات للطيران وأربعة مفتشين لسلامة مقصورة الركاب، وثلاثة مفتشين لعمليات الطيران وطبيبين للطيران ومسؤول مكتبة.

غواتيمالا

التحديث المتكامل للشبكة الوطنية للمطارات

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة غواتيمالا، إلى المساعدة في تخطيط وتحديث منشآت وخدمات المطارات في مطارات كوبان وإسكيبولاس وويويتيناغو وبويرتو باربوس وكييتالتيانغو وريتلوليو المحلية، وفقا للقواعد والتوصيات الدولية المطبقة. وقد تم تمديد هذا المشروع، الذي بدأ في عام ٢٠٠٥، حتى فبراير ٢٠١٣.

منجزات المشروع

وُضعت اللمسات الأخيرة على عدة عقود للمعدات، من بينها تركيب أجزاء سلام كهربائية، مما أفاد العمليات؛ ووضع اللمسات الأخيرة على النظام الحلقي لنصف التوتر ونظام طاقة احتياطي في مطار لا أورورا الدولي، مما أدى إلى تقليص تكاليف الطاقة؛ والقيام بأعمال على نظام مناولة الأمتعة، مما حسن الإجراءات والعمليات الأمنية في المطار.

تحديث الشبكة الوطنية للمطارات في غواتيمالا

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الممول من حكومة غواتيمالا هو وضع اللمسات الأخيرة على الأعمال المدنية في مطار لا أورورا الدولي. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في يونيو ٢٠٠٥ إلى غاية فبراير ٢٠١٣.

منجزات المشروع

انتهت الأعمال المدنية وإعادة تشكيل المكاتب في الدور الأول من المطار الدولي. وجرى تحسين مرافق المبنى الذي يؤوي المديرية العامة للطيران المدني في غواتيمالا لتقدم خدمات ملائمة للزبائن.

هايتي

تقديم المساعدة إلى المكتب الوطني للطيران المدني والسلطة الوطنية للمطارات

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الممول من البنك الدولي/المكتب الوطني للطيران المدني هو تقديم تقييم للأضرار التي لحقت بالهياكل الأساسية الرئيسية المتعلقة بالملاحة والاتصالات، بما في ذلك تقديم الوسائل البصرية للملاحة الجوية، ومنشآت للمطارات، وخدمات ومعدات، وكذا تقييم الأضرار التي لحقت بطرق الوصول إلى بور أو برانس/مطار توسان لوفيرتور الدولي وبالمواقف العمومية للسيارات نتيجة زلزال يناير ٢٠١٠، وكذا تقديم توصيات حسب الاقتضاء. وسيقدم المشروع أيضا تقييما للهيكل التنظيمي والاحتياجات التدريبية في ميدان إدارة الحركة الجوية، وللعاملين الفنيين في إطاره ولأي ميدان آخر ذي صلة بتشغيل وصيانة التحسينات التي يجري النظر فيها وسيقدم المشروع توصيات حسب الاقتضاء. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في ٢٠١١ وكان من المتوقع أن يدوم ثلاثة أشهر إلى غاية مارس ٢٠١٣.

منجزات المشروع

أوفدت بعثة لاستعراض وثائق الإيكاو المتاحة بشأن حالة نظام الطيران الهايتي عقب زلزال ٢٠١٠ ولتقديم الاحتياجات من الاتصالات الجوية، بما في ذلك الحاجة إلى وحدتين من جهاز ذي نطاق راديو لجميع الاتجاهات بتردد عال جدا/ جهاز لقياس المسافة، ووحدة لنظام الهبوط الآلي، ومعدات إنارة الاقتراب، ولوازم للطاقة ومؤشر لنظام الاقتراب الدقيق، والاحتياجات التدريبية المتعلقة بإدارة الحركة الجوية والموظفين الفنيين، ومناطق السلامة في نهاية المدرج. وأعدت المواصفات الفنية اللازمة لعمليات تقديم العطاءات. وأعد تقرير بعثة يتضمن المواصفات الفنية ومعايير التقييم وقدم إلى البنك الدولي والمكتب الوطني للطيران المدني.

الهند

إنشاء قدرة مراقبة السلامة لخدمات الملاحة الجوية

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الممول من المديرية العامة للطيران المدني في الهند هو توفير المساعدة إلى المديرية لإنشاء مديرية خاصة بخدمات الملاحة الجوية وتشغيلها بشكل فعال في

أدائها لمهامها التنظيمية لخدمات الملاحة الجوية ومراقبتها للسلامة بالإضافة إلى المهام والمسؤوليات ذات الصلة وفي تنفيذها لخطط العمل التصحيحية لمعالجة الملاحظات والتوصيات الصادرة عن برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة. وقد تم تمديد هذا البرنامج الذي بدأ في شهر أكتوبر ٢٠١٠ وكان من المتوقع أن يدوم ١٢ شهراً، إلى غاية ٢٠١٣.

منجزات المشروع

قُدمت مشاريع التقارير النهائية التي تتضمن التوصيات المتعلقة بإنشاء مديرية خاصة بخدمات الملاحة الجوية إلى المديرية العامة للطيران المدني لاستعراضها والتعليق عليها.

خارطة الطريق لتطوير خدمات الطيران العام والهليكوبتر والطائرات المائية

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الممول من حكومة الهند، ووزارة الطيران المدني/المديرية العامة للطيران المدني، هو توفير خارطة طريق إلى وزارة الطيران المدني والمديرية العامة للطيران المدني وسلطة المطارات في الهند لتطوير خدمات الطيران العام وطائرات الهليكوبتر والطائرات المائية للسنوات الخمس والعشرين المقبلة. وقد أُنجز هذا المشروع الذي بدأ في شهر نوفمبر ٢٠١١ وكان من المتوقع أن يدوم ٤ أشهر.

منجزات المشروع

أنجز فريق خاص بالمشروع يتضمن أربعة خبراء دوليين وأربعة مهندسين فنيين وطنيين الدراسة المتعلقة بخدمات الطيران العام وطائرات الهليكوبتر والطائرات المائية وقُدم التقرير النهائي للمشروع إلى المديرية العامة للطيران المدني في الهند.

برنامج تدريب البلدان النامية المشترك بين الإيكاو والهند

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من سلطة المطارات الهندية (AAI)، إلى قيام الإيكاو بتقديم المساعدة في إدارة البرنامج لتدريب المشاركين من البلدان النامية المختارين من كلية الطيران في الهند في نيو دلهي. وتشمل المساعدة توزيع المعلومات ذات الصلة على الدول الأعضاء في الإيكاو، وإصدار كتب الزمالة وكتب الرفض. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في أكتوبر ٢٠٠٨، وكان من المتوقع أن يدوم ثلاث سنوات، إلى غاية سبتمبر ٢٠١٣.

منجزات المشروع

قام خبير مدرب ومفتش معتمد في نظم إدارة السلامة بدعم سلطة المطارات الهندية في تطوير وتوفير دورتين تنظمهما السلطة. وقد منحت الإيكاو ما مجموعه ١٢ زمالة إلى مشاركين من أحد عشر بلدا نامياً وقدمت دورات بشأن نظم إدارة السلامة.

اندونيسيا

تعزيز قدرة مراقبة السلامة في المديرية العامة للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من المديرية العامة للطيران المدني، إلى تعزيز قدرتها في مجال مراقبة السلامة الجوية، من خلال تحسين التنظيم، وزيادة توافر مفتشي مراقبة السلامة والمدققين المدربين والمؤهلين على النحو الملائم، وتحديث التشريعات والأنظمة والإجراءات، وتحسين تنفيذ قواعد وتوصيات الإيكاو والالتزام بها، فضلاً عن المواد الإرشادية الصادرة عن الإيكاو والخطة العالمية للسلامة الجوية من أجل اتباع نهج استباقي إزاء سلامة الطيران وتقليل حوادث الطائرات. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٩ وكان من المتوقع أن يدوم ثلاث سنوات، إلى غاية فبراير ٢٠١٤.

منجزات المشروع

وُظف للمشروع خبراء دوليون في ميادين الملاحة الجوية، والمطارات، وصلاحية الطائرات للطيران. وأعدت الوثائق الضرورية لتطبيق الملاحة القائمة على الأداء والأداء الملاحي المطلوب. ووظف ثلاثة خبراء وطنيين، اثنان في صلاحية الطائرات للطيران وواحد في العمليات، وبدأوا مراجعة كاملة لنظام إرشاد مفتشي السلامة في مقصورة الركاب، بما في ذلك وضع مواد إرشادية جديدة لمفتشي السلامة في مقصورة الركاب. ووضعت برامج تدريبية لتلبية احتياجات هذا النظام الجديد لإرشاد المفتشين والترخيص والإدارة والاستطلاع في إطار هذا النظام. وجرى بحث نتائج التدقيق التي انتهت إليها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية إلى جانب المديرية العامة للطيران المدني، كما جرى تحديث قواعد سلامة الطيران المدني الإندونيسي، وتعليمات الموظفين والمذكرات الإخبارية.

فريق التحويل في مجال الطيران المدني لتنفيذ خطة عمل استراتيجية للطيران المدني

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من المديرية العامة للطيران المدني، هو مساعدة المديرية في إنشاء فريق تحويل في مجال الطيران المدني من أجل إدارة خطة العمل الاستراتيجية للطيران المدني وتنفيذها بشكل فعال، حيث تقدم الخطة خارطة طريق لتعزيز قدرات اندونيسيا في مجال السلامة الجوية والأمن للتوصل إلى المستوى الذي يتناسب مع المتطلبات الدولية

والوطنية. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في يونيو ٢٠٠٩ وكان من المتوقع أن يستمر سنتين، إلى أكتوبر ٢٠١٢ وأنجز.

منجزات المشروع

تواصل تنفيذ البرنامج الوطني لسلامة الطيران ونظم إدارة السلامة لجميع مقدمي خدمات الطيران. وأنشئت آلية عبر المشروع لكي ترصد بدقة عملية انتقال برنامج الإيكاو العالمي لتتقيد مراقبة السلامة من نهج النظام الشامل إلى نهج الرصد المستمر، بما في ذلك تعيين المديرية العامة للطيران المدني لمنسقين وطنيين للرصد المستمر من أجل رصد الموقع الشبكي لنهج الرصد المستمر ونظام التحليل المتكامل لاتجاهات السلامة والإبلاغ، وإجراء تحديث دوري لخطط الإجراءات التصحيحية. وجرى تنفيذ إجراءات إدارة رسائل الإيكاو إلى الدول داخل المديرية العامة للطيران المدني بالإضافة إلى إجراء لضمان تحديث قواعد إجراءات الطيران المدني واستمرار امتثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

برنامج تدريب البلدان النامية المشترك بين الإيكاو وإندونيسيا

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع الممول من فرع تنمية الموارد البشرية في وكالة النقل، بوزارة النقل، هو تقديم الإيكاو للمساعدة في مجال إدارة برنامج لتدريب المشاركين من البلدان النامية الذين يختارهم مركز تنمية الموارد البشرية في مجال النقل الجوي. وتشمل المساعدة توزيع المعلومات على الدول الأعضاء في الإيكاو وإصدار رسائل تقديم المنح ورسائل الرفض. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في يوليو ٢٠١٢.

منجزات المشروع

قدمت الإيكاو أربعاً وخمسين منحة زمالة إلى مشاركين من ١٣ بلدا ناميا من أجل متابعة التدريب في مركز تنمية الموارد البشرية للنقل الجوي، في كوروغ، وأكاديمية الشؤون الفنية والمتعلقة بالسلامة في مجال الطيران في ميدان وأكاديمية الشؤون الفنية والمتعلقة بالسلامة في مجال الطيران في سورابايا في اختصاصات المدقق الداخلي للطيران، ومفتش عمليات الطيران، ونظام إدارة السلامة، والإدارة العليا للطيران المدني والإدارة العليا لأمن الطيران.

إيطاليا

إدارة المخاطر والأخطاء في دورة تدريبية لمراقبة الحركة الجوية

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من الهيئة الوطنية للطيران والشركة الوطنية للمساعدة في مجال الطيران بإيطاليا (Ente Nazionale per l'Aviazione (ENAV) Societa Nazionale per (L'Assistenza Al Volo (ENAV S.p.A). هو تزويد العاملين في الشركة بتدريب عملي في

مجال إدارة التهديدات والأخطاء بغية المساعدة في فهم عملي للترابط القائم بين السلامة والأداء البشري في سياق عملي دينامي وصعب. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في ديسمبر ٢٠١١.

منجزات المشروع

قام مفتش في مجال إدارة المخاطر والأخطاء في مراقبة الحركة الجوية بمساعدة الشركة الوطنية في تقديم دورة "لتدريب المدربين" لفائدة أفراد مختارين منهم مهنيون ستسند إليهم مهام بصفاتهم مفتشين لمراقبة الحركة الجوية وكذا أفراد من جهات منظمة و/أو مقدمة للخدمات.

الأردن

تقييم المدرج الشمالي لمطار الملكة علياء الدولي

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع الممول من حكومة الأردن هو إجراء تقييم للمدرج الشمالي في مطار الملكة علياء الدولي لتحديد مدى امتثال المدرج للقواعد والتوصيات الدولية الموصى بها الصادرة عن الإيكاو وغير ذلك من القواعد الدولية فضلا عن امتثاله لشروط الترخيص. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في ديسمبر ٢٠١٢ وكان من المتوقع أن يدوم شهراً واحداً.

منجزات المشروع

قام مهندس مدني ومهندس مطارات بعملية مراجعة مشتركة للتقييمات الحالية وأجريا تقييما مستقلا للمدرج الشمالي. وأعد مشروع تقرير عن مدى امتثال المدرج للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وقُدم إلى حكومة الأردن من أجل مراجعته والموافقة عليه.

كازاخستان

تعزيز قدرة كازاخستان في ميدان الطيران المدني

هدف المشروع

أهداف هذا المشروع، الممول من المؤسسة الحكومية الكازاخستانية "Kazaeronavigatsia"، هي استعراض تراخيص التشغيل الجوي والمواصفات العملية المرتبطة بها، وتراخيص تنظيم الصيانة، وجميع تراخيص صلاحية الطائرات للطيران من أجل ضمان الامتثال الكامل للقواعد الوطنية وأحكام الإيكاو المعمول بها؛ وتنفيذ خطة الدولة المتعلقة بالإجراءات التصحيحية في مجالي العمليات وصلاحية الطائرات للطيران، مع التركيز بشكل خاص على الجانبين الرئيسيين المثيرين للقلق في مجال السلامة؛ ومساعدة الدولة على الاستعداد للملائم لتلقي بعثة ترخيص منسق من الإيكاو. وبدأ هذا المشروع في ديسمبر ٢٠١٢ ومن المتوقع أن يدوم سنة.

منجزات المشروع

جرى توظيف منسق المشروع، وهو مفتش لعمليات الطيران، ومشغلين في مجال صلاحية الطائرات للطيران. وجرى تنقيح مواد إرشادية فنية متعلقة بعمليات الطيران وصلاحية الطائرات للطيران.

لبنان**خدمة مشتريات الطيران المدني****هدف المشروع**

الهدف من هذا المشروع، الممول من حكومة لبنان، هو شراء معدات لأمن الطيران. ولا يزال هذا المشروع الذي بدأ في ١٩٨٨ جارياً.

منجزات المشروع

سُلمت للمديرية العامة للطيران المدني في لبنان معدات لأمن الطيران إلى جانب الخدمات المرتبطة بها.

إعادة تشغيل مركز سلامة الطيران المدني**هدف المشروع**

يهدف هذا المشروع الممول من الحكومة اللبنانية إلى إعادة تشغيل مركز سلامة الطيران المدني (CASC). وسيعالج المشروع مباشرة المسائل المرتبطة بتنمية الموارد البشرية ونقل التكنولوجيا إلى لبنان، وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٢ إلى غاية ديسمبر/كانون الأول ٢٠١٣.

منجزات المشروع

واصلت الإيكاف توفير الدعم الإداري. وتقدمت الأعمال التي تقوم بها السلطات الجديدة للطيران المدني في إعادة تقييم الاحتياجات من حيث الاستعانة بالمزيد من الخبراء الدوليين وتطوير النشاطات الخاصة بالمشتريات.

تعزيز قطاع الطيران المدني**هدف المشروع**

يهدف هذا المشروع الممول من الحكومة اللبنانية إلى تعزيز قدرات مديرية سلامة الطيران في مراقبة السلامة الجوية، وتعزيز سلامة وكفاءة مطار بيروت الدولي، وتحديث القواعد التنظيمية

الخاصة بمراقبة السلامة الجوية والإجراءات والأدلة وضمان امتثالها للأحكام الدولية، بالإضافة إلى إعادة تشغيل مركز سلامة الطيران المدني. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في ٢٠٠٤ إلى غاية ديسمبر/كانون الأول ٢٠١٣.

منجزات المشروع

واصلت الإيكاو توفير الدعم الإداري. وتقدمت الأعمال التي تقوم بها السلطات الجديدة للطيران المدني في إعادة تقييم الاحتياجات من حيث الاستعانة بالمزيد من الخبراء الدوليين وتطوير النشاطات الخاصة بالمشتريات.

ليبيا

تقديم المساعدة إلى الطيران المدني

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الممول من حكومة ليبيا هو مناقشة وتقييم الاحتياجات المفصلة وترتيبها حسب الأولوية في كل قطاع مع السلطات الليبية من أجل مواصلة بحث اقتراح وضع وتنفيذ خطة رئيسية للطيران المدني في ليبيا. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في أغسطس ٢٠١٢ وكانت مدته المتوقعة أسبوعين.

منجزات المشروع

قام ثلاثة خبراء ببعثة رسمية لمراجعة وتقييم الاحتياجات المفصلة للسلطات الليبية في كل قطاع من أجل مواصلة بحث المقترح المتعلق بوضع وتنفيذ خطة رئيسية للطيران المدني.

مدغشقر

تقديم المساعدة لمراجعة قانون الطيران المدني لمدغشقر

أهداف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع الممول من صندوق السلامة التابع للإيكاو هو مراجعة قانون الطيران المدني لمدغشقر وتقديم تقرير إلى هيئة الطيران المدني لمدغشقر. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في مارس ٢٠١٢ وكان من المتوقع أن يدوم خمسة أيام.

منجزات المشروع

وُظف خبير في القانون الجوي للقيام بمراجعة مكتبية لقانون الطيران المدني لمدغشقر. ونتيجة لذلك، أعد تقرير يبرز الجوانب الإيجابية والسلبية في القانون. وقدم التقرير أيضاً توصيات لإصلاح مواطن القصور حتى يكون قانون الطيران المدني ممثلاً للمتطلبات الدولية.

المكسيك

برنامج التدريب المتقدم لفائدة المطارات والخدمات الفرعية

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من حكومة المكسيك، هو إسداء المشورة وتقديم المساعدة إلى "المركز الدولي للتدريب التابع لشركة المطارات والخدمات الفرعية" (Centro Internacional de Instrucción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares) في مجال دورة واضعي برنامج تدريب المتقدم وإسداء المشورة بشأن وضع برامج التدريب القياسي. وهذا المشروع الذي بدأ في ٢٠٠٨ وكان من المتوقع أن يدوم ١٢ شهراً ساعد المطارات والخدمات الفرعية على تحقيق العضوية الكاملة في برنامج تدريب المتقدم للإيكافو في ٢٠٠٩ ومدد المشروع إلى ديسمبر ٢٠١٣ مع مراجعة هدفه.

منجزات المشروع

نظمت الدورة التدريبية الأولى لواضعي برنامج تدريب المتقدم في المركز الدولي للتدريب التابع لشركة المطارات والخدمات الفرعية. وفي إطار هذا المشروع أعد خمسة عشر واضعاً جديداً للدورات الوطنية المجموعات الثلاث الأولى لبرامج التدريب القياسي على برنامج تدريب المتقدم. وقُدمت المساعدة لدراسة الوحدة المتعلقة بوضع الدورات التدريبية ولتناول العمل الجماعي لواضعي الدورات بمركز التدريب الدولي في مجال وضع ثلاثة تصاميم لبرامج التدريب القياسي وهي: برنامج التدريب القياسي لإدارة وقود الطائرات، برنامج التدريب القياسي لخدمات التكامل بين العمليات والمطارات، وبرنامج التدريب القياسي لصيانة المعدات الإلكترونية الميكانيكية والوسائل البصرية. وعقب تقديم "برنامج التدريب القياسي لإدارة وقود الطائرات" رُخص لعشرة أخصائيين جدد في وقود الطائرات، ورخصت الوحدة المركزية لبرنامج تدريب المتقدم للمركز الدولي للتدريب بصفته عضواً كاملاً في برنامج تدريب المتقدم التابع للإيكافو. ونُظمت زيارة إلى مرافق المختبر المركزي لتحليل أنواع وقود الطيران والمحطة المركزية لأنواع وقود الطيران في شركة المطارات والخدمات الفرعية وأسفرت الزيارة عن التوصية بأن يصبح المركز الدولي للتدريب قاعدة تدريبية لتلبية الاحتياجات من التدريب في مجال تصميم دورات تدريبية أخرى لاستكمال المواد التعليمية الحالية.

المساعدة في إطار التعاون الفني - وثائق السفر المقروءة آليا

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من حكومة المكسيك، تقديم المساعدة فيما يتعلق باستعراض عملية إصدار جوازات السفر، بما في ذلك الإجراءات الحالية لإصدارها، وتشخيص جوازات السفر، وأمنها ومراقبتها أو مدخلاتها (الكتيبات والأغلفة). وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في مارس ٢٠١١ وكان من المتوقع أن يدوم شهرا واحدا.

منجزات المشروع

استُعرضت إجراءات إصدار جوازات السفر. ونتيجة للتقييم، شاركت حكومة المكسيك في أنشطة لوضع وإدارة مقاييس أمنية جديدة قبل عملية الإصدار وأثناءها وبعدها، مما يتطلب مشاركة جميع المسؤولين الحكوميين الموجودين في مكاتب الإصدار وكذا تواصل مستمرا مع موظفي المقر. وجرى الشروع في برامج تدريبية للمراقبة الداخلية.

تحديث نظام التدريب في المديرية العامة للطيران المدني بالمكسيك

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من حكومة المكسيك، هو مساعدة المديرية العامة للطيران المدني في تناول الملاحظات ومواطن القصور المرتبطة بإدارة الحركة الجوية التي تم الوقوف عليها أثناء بعثة قام بها المكتب الإقليمي لأمريكا الشمالية والكاربيبي. وقد بدأ هذا المشروع في ٢٠١٢ وكان من المتوقع أن يدوم خمسة أشهر.

منجزات المشروع

أشرف خبير للإيكاف في إدارة الحركة الجوية على التدريب وقدم المساعدة الفنية لتعزيز قدرة ومعارف الأفراد المعنيين بالطيران داخل المديرية العامة للطيران المدني في مسائل الطيران المدني المرتبطة بإدارة الحركة الجوية من أجل زيادة استئناس الأفراد بمتطلبات إدارة الحركة الجوية.

المساعدة في إطار التعاون الفني - تدريب أفراد المديرية العامة للطيران المدني

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الممول من حكومة المكسيك هو تقديم المساعدة اللازمة إلى المديرية العامة للطيران المدني لتدريب أفراد المديرية العامة والربانة. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في سبتمبر ٢٠١٢ وكان من المتوقع أن يدوم خمسة أشهر إلى غاية مارس ٢٠١٣.

منجزات المشروع

قُدِّم ما يلزم من تدريب ومساعدة فنية إلى ٢٩٣ من أفراد المديرية العامة والربانة قصد تعزيز قدرتهم ومعرفتهم في مسائل الطيران المدني المرتبطة بإدارة الحركة الجوية، بغية تحسين قدرات المديرية العامة في مجال مراقبة السلامة.

موزامبيق

دعم حكومة موزامبيق في مجال سلامة وأمن الطيران

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من حكومة جمهورية موزامبيق، هو تقديم الدعم الفني ومساعدة الحكومة في تحسين قدراتها في مجال مراقبة سلامة وأمن طيرانها على أساس النتائج والتوصيات الصادرة عن البرنامج العالمي لتدقيق الأمن والبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة. ويرمي المشروع إلى تحسين السلامة والأمن والانتظام والفعالية في عمليات النقل الجوي في موزامبيق من أجل تلبية أفضل لاحتياجات البلد في مجال النقل الجوي وتعزيز تنميته الاقتصادية والبشرية والاجتماعية وكذا تشجيع نمو التجارة والسياحة وجلب الاعمال التجارية والاستثمار إلى البلد. وقد بدأ هذا المشروع في مارس ٢٠١٢ وكان من المتوقع أن يدوم سنتين.

منجزات المشروع

ساعد هذا المشروع في استعراض وتعديل عمليات الإدارة، والقواعد والإجراءات الإدارية الداخلية، والهيكل التنظيمي وما يتصل بذلك من مهام ومسؤوليات الوكالة الحكومية المنظمة "معهد الطيران المدني لموزامبيق"، وكذا في وضع خطة تدريبية. وشُرع في توظيف موظفين جدد في ميدان الملاحة الجوية. وأعدت خطة لتطوير الإدارة. وتقدم التعاون والتشاور مع القطاع بشكل منتظم. وعولجت الحالة الراهنة لمنشورات إدارة معلومات الطيران. وجرى استعراض قواعد سلامة الطيران واقتُرحت تعديلات. وتم تعديل بنود خطة العمل التصحيحية والموافقة عليه. كما جرى وضع خطة عمل شاملة لأمن الطيران. وجرى وضع وتنفيذ إجراءات تشغيل قياسية لتفتيش الركاب والأمتعة. وتمت مشاريع البرامج الوطنية لأمن الطيران المدني والبرامج الوطنية لمراقبة الجودة لكي توافَق عليها السلطات. ونظمت برامج تدريبية منها تدريب في أثناء العمل للعاملين في مجال سلامة الطيران، ودورات تدريبية قياسية في مجال أمن الطيران نظمتها الإيكاو عن المفتشين الوطنيين وإدارة الأزمات لفائدة موظفين اثنين عاملين في مجال أمن الطيران. ونظمت دورة تدريبية أساسية في مجال أمن الطيران لفائدة موظفي مطار مابوتو الدولي.

ناميبيا

مراقبة السلامة والأمن

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من حكومة ناميبيا، إلى مساعدة مديرية الطيران المدني على تعزيز قدراتها في مجال مراقبة السلامة والأمن. ويشمل المشروع مرحلة تقييم للوقوف على الثغرات المتبقية بعد التدقيق الذي أجرته الإيكاو في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة في عام ٢٠٠٦، والذي أعقبه تنفيذ التدابير التصحيحية لإزالة هذه الثغرات، ويشمل أيضا مرحلة ثانية لإنشاء نظام مستدام للتدريب والمراقبة. وبدأ المشروع في عام ٢٠٠٩، وتم تمديده إلى غاية ديسمبر ٢٠١٤.

منجزات المشروع

اقترحت تعديلات أخرى على مشروع قانون الطيران المدني في مجالات صلاحية الطائرات للطيران، والمطارات، وإجازة العاملين وعمليات الطيران. ووضعت دلائل وقوائم مرجعية للمفتشين. وجرى استعراض وتحديث المواد الإرشادية لترخيص المشغلين الجويين. ووضعت خطة مراقبة سنوية لعمليات تفتيش الطيران. ووظف خبير جديد في ترخيص المطارات والسلامة وجرى ترخيص مشغل واحد. وأكمل فريق المساعدة العملية في مراقبة الحركة الجوية التدريب على النظام الجديد للمراقبة بالرادار. وجرى تدريب رسمي (تدريب خارجي وداخلي وفي أثناء العمل) وفقا للبرامج التدريبية وقدم ما مجموعه ٣٠٠٠ رجل/يوم تدريب في مجالات عمليات الطيران، وصلاحية الطائرات للطيران، وإجازة العاملين، والمطارات، وخدمات الملاحة الجوية وأمن الطيران.

نيبال

نظام الاستطلاع لخدمات الحركة الجوية ونظم الاقتراب والهبوط في مطار ترييوفان الدولي - المرحلة الأولى

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من هيئة الطيران المدني في نيبال (CAAN)، مساعدة الهيئة في تحديد وإعداد وثائق المشتريات وأنشطة تقديم العروض المتصلة بنظام الاستطلاع في نيبال ونظام الاقتراب والهبوط في مطار ترييوفان الدولي في كاتماندو. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في يوليو ٢٠١٠.

منجزات المشروع

قُدمت إلى هيئة الطيران المدني في نيبال مسودة تقرير نهائي عن المشروع تتضمن الدراسة المطلوبة لوضع المواصفات الفنية لنظام مراقبة خدمات الحركة الجوية ونظام الاقتراب والهبوط، وكذا وثائق وتوصيات في هذا الشأن.

عُمان

تطوير قطاع الطيران المدني وتقديم الدعم الفني

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من حكومة عُمان، هو تقديم دعم مستمر للهيئة العامة للطيران المدني في المسائل المتعلقة بمراقبة الحركة الجوية، وهندسة المطارات، وعمليات الطيران وصلاحية الطائرات للطيران، والإسهام في بناء وكالة تنظيمية فعالة، مع التشجيع على إنشاء نظام نقل جوي مأمون وقابل للاستمرار من الناحية الاقتصادية. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في ١٩٩٣، وكان من المتوقع أن يدوم ثماني سنوات، إلى غاية ديسمبر ٢٠١٣.

منجزات المشروع

واصل مفتشان لعمليات الطيران تقديم المساعدة إلى موظفي المساعدة التشغيلية التابعين للمشروع، وساهما في تحسين مهام المراقبة الجوية في تنفيذ عمليات التدقيق وعمليات التفتيش. ومع إنشاء الهيئة العامة المستقلة الجديدة للطيران المدني في نهاية مايو ٢٠١٢، شارك المفتشان أيضا في وضع الهيكل التنظيمي الجديد. وتقدمت عملية تطوير القواعد والإجراءات الخاصة بالطيران المدني، وفقا للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

دراسة بشأن أسطح حدود العوائق

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من حكومة عُمان، هو إعداد "دراسة بشأن أسطح حدود العوائق واستخدام الأراضي حول المطارات في عُمان". وقد أُنجز هذا المشروع الذي بدأ في نوفمبر ٢٠١٠، وكان من المتوقع أن يدوم شهرين.

منجزات المشروع

قُدمت برمجيات لحماية المناطق المجاورة للمطار، وطُبّق عنصر من تدريب لفائدة الموظفين الإداريين والفنيين في الهيئة العامة للطيران المدني. وجرى إقرار البيانات المتعلقة بالعوائق قبل التطبيق العملي للبرمجيات بالنسبة للوزارات المعنية من أجل توسعة مطار مسقط الدولي ومطار

السلالة الدولي، وكذا مطاري صحار والدقم الجديدين قصد التمكين من اتخاذ قرار بشأن المرحلة الثانية من عقد الشراء.

باكستان

دراسة طيران - المباني الشاهقة المحيطة بمطاري كراتشي وإسلام آباد الدوليين

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من هيئة الطيران المدني الباكستانية، إلى إجراء دراسة طيران لتقييم أثر البناء الشاهق المقترح إقامته داخل السطح الأفقي الخارجي ووراءه في سلامة عمليات الطيران وانتظامها بمطار جنة الدولي في كراتشي بالارتباط مع المطارين العسكريين القرييين وكذا المناطق المحيطة بمطار بنظير بوتو الدولي في إسلام آباد؛ وتوفير المساعدة في توحيد القواعد الوطنية مع القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو؛ وتوفير التدريب في أثناء العمل لفائدة النظراء. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في فبراير ٢٠١٢ وكان من المتوقع أن يدوم شهراً واحداً.

منجزات المشروع

نُظمت بعثة تضمنت زيارات ميدانية إلى مطاري كراتشي وإسلام آباد لإجراء دراسات في مجال الطيران. وجرى استعراض القوانين الوطنية من أجل الحفاظ على العوائق ومراقبتها في المطارات، وقُدمت توصيات لتعزيز فعاليتها في حماية أسطح حدود العوائق في المطارات من التطورات الحضرية. وقُدم تدريب محلي للنظراء في شكل محاضرات رسمية ومشاركة للنظراء في جميع مراحل دراسات الطيران.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة باكستان، إلى شراء أجهزة استطلاع وملاحة لمساعدة الحكومة في التحسين العام لمعايير سلامة الطيران لديها. ويتواصل هذا المشروع الذي بدأ في أبريل ٢٠١٠ وكان من المتوقع أن يدوم ٣٠ شهراً.

منجزات المشروع

بعد المفاوضات التي جرت بشأن العقود، تنتظر هيئة الطيران المدني الباكستانية موافقة مجلسها من أجل المضي في الشراء. وحُصل على تمديد لصلاحية مقترح الرادار من المورد إلى غاية ٣١ ديسمبر ٢٠١٢.

بنما

التعزيز التشغيلي والفني لهيئة الطيران المدني لجمهورية بنما

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

تلقي أربعة وعشرون موزعا جديداً و٤٦ فنياً للتدريب في مجال الطيران باللغة الإنكليزية. وتلقى أربعة وعشرون مراقباً للتدريب في مجال مراقبة الاقتراب بالرادار و٢٢ مراقباً في مجال مراقبة المطارات، بينما تلقى ٢٠ موظفاً وطنياً للتدريب في مجال تفتيش المطارات. وجرى تركيب معدات لحماية الرادارات ووضع سياج للمحيط الأمني. وجرى عبر المشروع التعاقد مع أربعين فنياً وطنياً في مجالات السلامة والأمن والنقل الجوي ومع موظفين للدعم الإداري. وجرى التوقيع على عقد تُقدم بموجبه خدمة معلومات الطيران عبر السوائل لفائدة مطار ماركوس أ. جيلبير الدولي في مدينة بنما.

تعزيز مطار توكومين الدولي في بنما

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من مطار توكومين الدولي، هو 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، طبقاً لقواعد وتوصيات الإيكاو الدولية. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في ٢٠٠٣، وكان من المتوقع أن يدوم سنة واحدة، إلى غاية ديسمبر ٢٠١٣.

منجزات المشروع

فُتحت المحطة الشمالية لمطار توكومين الدولي بمساعدة خبرة من الإيكاو في تصميم وتطبيق نظام مناولة الأمتعة، ويعمل الآن بنسبة ٩٥ في المائة من الفعالية. وقام المشروع بشراء وتنفيذ وتشغيل ١٢ بوابة للمسافرين ويتنسيق كامل لنظام أمن الطيران. وأعد فريق من عشرة خبراء من

الإيكاو الخطة الرئيسية للمطار، بما في ذلك إرشادات متعلقة بنموذج البناء - التصميم قصد تشييد الهيكل الأساسي للمحطة الجنوبية. وبالتنسيق مع هيئة الطيران المدني، جرى تحديث نظام إدارة الحركة الجوية ونظام مراقبة الحركة الجوية وجرى عمليات الاقتراب من المطار عبر الأداء الملاحي المطلوب لملاحه المنطقة. وتلقى سبعة فنيين التدريب في مجال إدارة المطارات والتخصصات المرتبطة بها.

باراغواي

تقييم فني عملي بشأن الحالة الراهنة لنظام الاتصالات الجوية

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من المديرية الوطنية للطيران المدني لباراغواي، كان إجراء تقييم فني للنظم التلقائية لمراقبة الحركة الجوية التي اقترنت مؤخراً. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في أبريل ٢٠١٢ وكان من المتوقع أن يدوم ستة أشهر.

منجزات المشروع

قام خبير في الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية بتقييم وتقدير لعمل النظم التلقائية الجديدة لمراقبة الحركة الجوية ولائمتها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو وقدم توصيات في هذا الشأن.

بيرو

تحديث إدارة الحركة الجوية

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

أنجزت المرحلة الختامية لاختبارات الموافقة على الموقع لثمانية مواقع للرادار ولموقع إذاعة الاستطلاع التابع للتفائي ADS-B، ودمج المبنى الجديد لمركز مراقبة المنطقة مع برج مراقبة الحركة الجوية ولجهاز محاكاة الرادار. ووقع الطرفان على وثائق الموافقة النهائية بالنسبة إلى النظم والخدمات التي اشترت.

التعزيز الجوي والتحسين المستمر للسلامة**هدف المشروع**

الهدف من هذا المشروع، الممول من المديرية العامة للطيران المدني في بيرو، هو ضمان الوسائل الفنية والمهنية للمديرية العامة من أجل الاضطلاع بمسؤولياتها بالشكل الملائم، بما في ذلك تعزيز نظم الطيران المدني والتحسين المستمر لمستويات السلامة وفقا للقواعد الوطنية للطيران المدني والقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. وقد بدأ هذا المشروع في فبراير ٢٠١٢ ومن المتوقع أن يدوم خمس سنوات.

منجزات المشروع

جرى تدريب ٧٠ موظفا وطنيا في مجال مراقبة الحركة الجوية وتقييم النوعية. وقُدّم الدعم في إعداد خطط الطوارئ. وجرى التعاقد مع مائة وعشرين فنيا وطنيا عبر هذا المشروع الذي يسر أيضا عمل البعثات والتدريب بالخارج.

الفلبين

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

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

بدأ اختبار الموافقة النهائية على الموقع بما في ذلك التحقق من الطيران في يناير ٢٠١٢ لكن لم يتسن إكمال الاختبار بسبب مشاكل في طائرة معايرة الطيران التابعة للفلبين. وقُدمت مقترحات بديلة إلى هيئة مطار ماکتان - سيبو لاتخاذ قرار بشأنها.

تحسين سلامة الطيران في الفلبين عن طريق تعزيز قدرات مكتب النقل الجوي في مجال مراقبة السلامة الجوية

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من هيئة الطيران المدني للفلبين، هو تحسين سلامة الطيران عن طريق تعزيز قدرة هيئة الطيران المدني في مجال مراقبة السلامة من خلال: تحديث الأنظمة والإجراءات، وزيادة عدد المفتشين والمقيمين المدربين المؤهلين، وتعزيز الهيكلية التنظيمية واستقلاليتها لتحقيق مراقبة للسلامة الجوية تتسم بالكفاءة وتشمل المشغلين الجويين ومنظمات صيانة الطائرات ومنظمات التدريب المعتمدة، ومشغلي المطارات، ومقدمي خدمات الملاحة الجوية، مع تعزيز تنظيمات وإجراءات السلامة، وتطبيق مبادئ الخطة العالمية للسلامة الجوية الصادرة عن الإيكاو. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في مايو ٢٠٠٨، وكان من المتوقع أن يدوم سنتين، حتى ديسمبر ٢٠١٢.

منجزات المشروع

قُدمت المساعدة إلى هيئة الطيران المدني للفلبين في مجال وضع خطة للإجراءات التصحيحية قصد معالجة مواطن القصور التي وقف عليها تدقيق البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة في عام ٢٠٠٩ وفي مجال إنشاء نظام تدريجي للإبلاغ الرقمي موجه أساساً إلى إزالة دواعي القلق الكبرى المتعلقة بالسلامة. ويجري تنقيح هذا المشروع لمواصلة تحسين استدامة النتائج.

قطر

مساعدة هيئة الطيران المدني

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من حكومة قطر، هو تقديم المساعدة في مجال صياغة برنامج وطني في مجال التسهيلات. وقد أُنجز هذا المشروع الذي بدأ في فبراير ٢٠١٢ وكان من المتوقع أن يدوم شهراً واحداً.

منجزات المشروع

قام خبير في مجال القانون الجوي ببعثة من أجل وضع مشروع قانون لإنشاء البرنامج الوطني للتسهيلات عملاً بالقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو ومع مراعاة الواجبة للنظام القانوني القطري.

جمهورية كوريا

برنامج تدريب البلدان النامية المشترك بين الإيكاو وجمهورية كوريا

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من حكومة جمهورية كوريا، هو تقديم الإيكاو للمساعدة إلى وزارة الأراضي والنقل والشؤون البحرية لجمهورية كوريا من أجل إدارة برنامج لتدريب المشاركين من البلدان النامية الذين تختارهم الوزارة. وتشمل هذه المساعدة توزيع المعلومات على الدول الأعضاء في الإيكاو، وإصدار رسائل تقديم المنح ورسائل الرفض. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في ٢٠١٢، وكان من المتوقع أن يدوم سنة واحدة.

منجزات المشروع

أصدرت الإيكاو إلى المشاركين من ٦١ دولة نامية ٢٠٨ منح للمشاركة في دورات تدريب نفذت في المركز الكوري للتدريب على الطيران المدني وفي أكاديمية الطيران التابعة لمؤسسة مطار إنشيون الدولي في مجالات صيانة نظام دوبلر بنطاق تردد عال جداً شامل لكل الاتجاهات/جهاز لقياس المسافة، والنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، وعمليات المطارات، وأمن الطيران، ومراقبة الاقتراب بالرادار، والملحق ١٤ — المطارات، وسياسة الملاحة الجوية، والمفاهيم الرادارية، وعمليات محطات المطارات، وصيانة نظم الهبوط الآلي، وأدوات السلامة الإلكترونية، وسياسة الطيران الخاصة بطيران الأعمال.

رواندا

تحسين خدمات الملاحة الجوية - المرحلة ١

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من حكومة رواندا، هو تقديم المساعدة في مجال تخطيط الأعمال الرامية إلى تصحيح مواطن القصور التي وقف عليها برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة في عام ٢٠٠٧ لدى تدقيق خدمات الملاحة الجوية لرواندا وتنفيذ هذه الإجراءات لاحقاً، وفي إنشاء نظام تراقب به الدولة سلامة هذه الخدمات. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في أبريل ٢٠١٢ وكان من المتوقع أن يدوم ستة أشهر.

منجزات المشروع

وُضعت خطة لإجراءات تصحيحية تقترح مبادرات لدراسة نتائج برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة لعام ٢٠٠٧. وقُدمت مدخلات في تطوير مسودة لخدمات الملاحة الجوية وقواعد للترخيص. وأعدت مسودة قانون للطيران كما أعدت القواعد المتصلة بنظم إدارة السلامة. ووضعت استراتيجية تنفيذية لبدء العمل ببرنامج حكومي للسلامة. وأعد دليل لوحدة الخدمات التنظيمية، ودليل تدريبي لوحدة الخدمات التنظيمية، وكتيب لمفتشي سلامة الملاحة الجوية. ووضعت خطة تنظيمية وأوصاف للمهام من أجل إنشاء وحدة للخدمات التنظيمية ومراقبة السلامة. ووضعت خطة تنفيذية للمرحلة ١ من نظام إدارة السلامة لمقدمي خدمات الملاحة الجوية بما في ذلك وضع وصف للنظم وإجراء تحليل للثغرات. وأعد دليل لنظام إدارة السلامة. ووضعت دلائل لنظم إدارة النوعية لخدمات الأرصاد الجوية وخدمات المعلومات الجوية. وأعدت أيضا خطط لتنفيذ المراحل ٢ و ٣ و ٤ من نظام إدارة السلامة.

المملكة العربية السعودية

الهيئة العامة للطيران المدني

هدف المشروع

أهداف هذا المشروع، الممول من المملكة العربية السعودية، هي مساندة الهيئة العامة للطيران المدني (GACA) في تقديم خدمات طيران تتسم بالسلامة والكفاءة والفاعلية من حيث التكلفة، مع تمكين الهيئة من مواكبة التغيرات المستجدة في بيئة الطيران المدني، وإعدادها لإدخال تكنولوجيات جديدة، ومساعدتها في تعيين خبراء وطنيين يحلون محل الخبراء الأجانب، وذلك من خلال التدريب التخصصي للموظفين السعوديين المؤهلين. وقد بدأ هذا المشروع في عام ١٩٩٧ وكانت مدته الأصلية ستة أعوام وجرى تمديده حتى نهاية شهر يونيو ٢٠١٣.

منجزات المشروع

عمل على هذا المشروع ثلاثة وعشرون موظفا للإيكاو في شؤون المساعدة التشغيلية. وقُدمت خدمات استشارية للهيئة العامة للطيران المدني ولموظفين سعوديين حسب الاقتضاء، دعما للمشاريع الكبرى الجارية. وتواصلت عمليات تفتيش الطائرات المسجلة لدى السعودية لضمان امتثالها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو. وجرى عمليات تفتيش للناقلين والمشغلين الجويين ومراقبة سلامة محطات الصيانة المرخصة من جانب الهيئة العامة للطيران المدني. وقد قدم موظفو المساعدة التشغيلية التابعون للإيكاو والمدربون الوطنيون السعوديون إلى موظفي الهيئة العامة للطيران المدني دورات تدريبية تكميلية في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية CNS/ATM، ودورات استخدام المعدات الرادارية وغير الرادارية وأجهزة محاكاة الطيران. وقُدمت الخبرات إلى الهيئة العامة في إعداد وتنفيذ برنامج لتحسين التقدّم المهني التخصصي لتطوير قدرات أفراد الإنقاذ والإطفاء في المستقبل. وجرى تنفيذ برنامج كبير لعمليات الإطفاء واستبدال المعدات على مدة خمس سنوات، مع تسليم ٧٠ في المائة من الأصول وتفتيشها واستخدامها. وقُدمت أيضا الخبرات الفنية لمبادرة متعلقة بمشروع للتجديد السريع والحديث للمطارات الداخلية. وواصل المشروع مساعدة الحكومة في

الاستعاضة عن الخبراء الأجانب بموظفين وطنيين حكوميين تم تعيينهم في معظم الوظائف الفنية للطيران المدني في إطار تنظيم الهيئة العامة للطيران المدني.

سنغافورة

تنفيذ برنامج تدريب البلدان النامية المشترك بين سنغافورة والإيكاو

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من هيئة الطيران المدني في سنغافورة (CAAS)، هو قيام الإيكاو بتقديم مساعدة في إدارة برنامج لتدريب المشاركين من البلدان النامية الذين اختارتهم أكاديمية سنغافورة للطيران. وتشمل المساعدة توزيع المعلومات على الدول الأعضاء في الإيكاو وإصدار رسائل المنح ورسائل رفض تقديم المنح. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في ٢٠١٢ وكان من المتوقع أن يدوم سنة واحدة.

منجزات المشروع

أختير ٥٩ مشتركاً من ٣٨ بلداً نامياً للاشتراك في ١٠ دورات في مجالات إدارة الطيران المدني، ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، وإدارة الأزمات في مجال أمن الطيران، وإدارة حالات الطوارئ، والتمهيد للقانون الجوي، ومفتشي مراقبة السلامة وفي مجال صلاحية الطائرات للطيران، ومفتشي عمليات الطيران، ومدراء مراقبة السلامة والبرنامج الحكومي للسلامة.

الصومال

هيئة الطيران المدني الانتقالية في الصومال (CACAS)

هدف المشروع

يستند هذا المشروع، الذي يمول من رسوم الطيران المحصلة من خلال الاتحاد الدولي للنقل الجوي (الأياتا)، إلى التفويض الذي منحه الأمين العام للأمم المتحدة إلى الإيكاو للبت في شؤون الطيران المدني في الصومال. والهدف من هذا المشروع توفير المساعدة، تحت إشراف مدير إدارة التعاون الفني للإيكاو، في تشغيل وصيانة المنشآت والمعدات والخدمات الأساسية لعمليات النقل الجوي الدولي. ويشمل ذلك تسهيل الرحلات الإنسانية ورحلات الإغاثة والرحلات الداخلية في إقليم مقديشو لمعلومات الطيران، قدر الإمكان، وذلك من أجل الوفاء بالمتطلبات الفورية للسلامة الجوية، وللمساعدة على إعادة تأهيل وتطوير الهياكل الأساسية للطيران حيث أمكن، شريطة أن تكون هذه الأنشطة ممولة من مصادر أخرى بخلاف رسوم الملاحة الجوية. والهدف أيضاً هو التخطيط والبرمجة ووضع النواة الأساسية لإنشاء هيكل إداري فعال للطيران المدني للحكومة الصومالية مستقبلاً. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ١٩٩٦ وجرى تمديده في الأساس إلى

سنة ٢٠٠٦، ونظراً لاستمرار عدم الاستقرار السياسي في البلد تم تمديد هذا المشروع إلى غاية ديسمبر ٢٠١٣.

منجزات المشروع

واصل هذا المشروع توفير أنشطة إدارة وتنظيم شؤون هيئة الطيران المدني الانتقالية في الصومال بالتنسيق مع مدير الإيكو الإقليمي في مكتب أفريقيا الشرقية والجنوبية. وواصلت هيئة الطيران المدني الانتقالية في الصومال تقديم خدمات معلومات الطيران، بما في ذلك خدمات المعلومات الملاحية واتصالات الطيران وخدمات الأرصاد الجوية بدون انقطاع إلى الرحلات التي تحلق في المجال الجوي الصومالي من مكتب المشروع في نيروبي. وواصل المشروع أيضاً توفير خدمات معلومات الطيران للمطار وعمليات الإقلاع والإطفاء، وخدمات الشرطة الأرضية في مطارات هرجيسة وبربرية وبوساسو. ويشغل المشروع أيضاً محطة لاتصالات الطيران في مطار غارو ومكتب لتقديم خدمات معلومات الطيران في مطار هرجيسة. وقُدمت منح في مجال الإدارة الفنية لأمن الطيران، وخدمات معلومات الطيران، وإطفاء حرائق المطارات، - المستوى الأساسي، ومراقبة ممرات المناطق، والقضايا القانونية والمالية لمقدمي خدمات الملاحة الجوية وترخيص المطارات. وساعدت الهيئة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي في تقييم وترخيص الأعمال المدنية في مطار هرجيسة. وأجريت تقييمات لمطارات بيدو وبربرية وغالكايو وبوراو. وأنجزت دراسة فنية وتحليل للثغرات لتقييم عمليات المشروع والوضع في الصومال لأغراض نقل المشروع إلى السلطات الصومالية. وجرى التوقيع على عقد لتنفيذ نظام للاتصالات عبر وصلة البيانات ونظام الاستطلاع التابع للثقائي، اللذين سيركبان في مركز نيروبي. ويعمل المشروع حالياً على وضع المواصفات لتنفيذ نطاق موسع ذي تردد عال جداً ونظام الاستطلاع التابع للثقائي، اللذين سيقومان إلى جانب عقد نظام للاتصالات بين المراقب والطيار/نظام الاستطلاع التابع للثقائي بتناول دواعي القلق المتعلقة بالسلامة التي وقف عليها تقرير تحليل الثغرات.

جنوب السودان

المساعدة في استعراض قانون الطيران المدني في جنوب السودان

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من صندوق سلامة الطيران التابع للإيكو، هو مراجعة مشروع قانون الطيران المدني لجمهورية جنوب السودان المنشأة حديثاً وتقديم تقرير إلى وزارة النقل. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في ٢٠١٢ وكان من المتوقع أن يدوم خمسة أيام.

منجزات المشروع

قام خبير في القانون الجوي بمراجعة نظرية لمشروع قانون الطيران المدني لجنوب السودان وأعد تقريراً يبرز العناصر الإيجابية في القانون وكذا مواطن قصوره، بما في ذلك توجيهات لتصحيحها.

دعم برنامج بعثة الأمم المتحدة في جنوب السودان المتعلق بإعادة تأهيل المطارات وتحسين خدمات الملاحة الجوية وتطوير الإطار التنظيمي

أهداف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من بعثة الأمم المتحدة في جنوب السودان، هو تنفيذ الهياكل الأساسية للطيران المدني والبرامج المتصلة به المعدة لتعزيز السلامة والفعالية في عمليات بعثة الأمم المتحدة في جنوب السودان. وتتمثل الأولوية القصوى حالياً في وضع إطار قانوني للطيران المدني في البلد. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في أغسطس ٢٠١٢ وكان من المتوقع أن يدوم خمسة أشهر.

منجزات المشروع

اقترح خبير القانون الجوي إجراء تعديلات على قانون الطيران المدني لمواءمته مع الإطار التنظيمي لهيئة الطيران المدني لجنوب السودان. وأعد مشروع قانون للطيران المدني يغطي نظم إدارة السلامة ومراقبة الجودة والبرنامجين الوطنيين للسلامة والأمن وكذا أحكام مستقيضة لتشغيل الطيران المدني بسلامة وكفاءة. وقدمت توصية بمجموعة من القواعد المتعلقة بالطيران المدني من أجل الموافقة عليها.

السودان

الخدمات الاستشارية لهيئة الطيران المدني في السودان

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من حكومة السودان، هو ضمان امتثال هيئة الطيران المدني في السودان لاتفاقيات الطيران الدولي، والقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو، وما يتصل بذلك من مواد إرشادية بغية تعزيز قدرة الهيئة على استعراض القواعد والإجراءات والوثائق والأدلة المتعلقة بمراقبة السلامة، وإدارة الحركة الجوية وإجازة العاملين وتحديثها وتطبيقها بشكل فعال وفقاً للمتطلبات والقواعد الدولية. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في سبتمبر ٢٠١١ وكان من المتوقع أن يدوم اثني عشر شهراً إلى غاية سبتمبر ٢٠١٣.

منجزات المشروع

قدم خبراء دوليون إلى هيئة الطيران المدني في السودان الدعم في مجالات عمليات الطيران، وإجازة العاملين، وطب الطيران وإدارة الحركة الجوية. وساعد خبراء الإيكاو الهيئة في وضع دليل إجراءات لإجازة العاملين. وأعدت دراسة جدوى ووضعت خرائط للمركز الطبي الجوي المقترح الذي سيكون مرجعاً في الترخيص والدعم لمصلحة مطار الخرطوم الدولي من أجل تبسيط واجباته ومهامه في طب الطوارئ والطب البيئي. وهناك إمكانية لإعادة هيكلة المجال الجوي السوداني على أساس مفهومي الإيكاو للنظام العالمي للملاحة بالأقمار

الصناعية/الملاحة القائمة على الأداء، ووضع دليل لسلامة المطارات على أساس توجيهات الإيكاو الواردة في دليل إدارة السلامة (Doc 9859) وخطة للطوارئ في المطارات.

تايلاند

المساعدة في التدريب على نظم إدارة السلامة

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من الشركة العامة لمطارات تايلند المحدودة، هو إجراء دورة تدريبية على نظم إدارة السلامة من تنظيم الإيكاو مع أمثلة متعلقة بإدارة السلامة في المطارات. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في فبراير ٢٠١٢ وكان من المتوقع أن يدوم أسبوعاً واحداً.

منجزات المشروع

نُظمت الدورة التدريبية لفائدة قسم شامل من ٣٤ مديراً للشركة العامة المحدودة لهم مسؤوليات حاسمة بالنسبة لنجاح نظام إدارة السلامة. وبعد الدورة، عقدت جلسة إحاطة للإدارة العليا بشأن نظام إدارة السلامة لفائدة حوالي ٣٠ من موظفي الشركة العامة المحدودة. وخلال هذه الجلسة جرى التشديد على الجوانب المتعلقة بالالتزام بالاستدامة والإدارة في نظام إدارة السلامة.

المساعدة في التدريب على التخطيط الشامل للمطارات

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من الشركة العامة لمطارات تايلند المحدودة، هو إجراء دورة عن التخطيط الشامل للمطارات تتناول جميع الجوانب ذات الصلة للتخطيط الشامل للمطارات والقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو المعمول بها في هذا الصدد. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في يوليو ٢٠١٢ وكان من المتوقع أن يدوم أسبوعاً واحداً.

منجزات المشروع

شارك في الدورة بنجاح ثلاثون مديراً من المستوى المتوسط والعالي في الشركة العامة المحدودة ومن الممثلين المدعويين.

أوغندا

تقديم المساعدة لوضع خطة رئيسية للطيران المدني من ٢٠ سنة لأوغندا

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من هيئة الطيران المدني لأوغندا، هو مساعدة أوغندا في وضع خطة رئيسية للطيران المدني للفترة ٢٠١٢-٢٠٣١ لتكون دليلاً وخارطة طريق لتطوير هذا القطاع. وقد بدأ هذا المشروع في مايو ٢٠١٢ ومن المتوقع أن يدوم ١١ شهراً.

منجزات المشروع

أعدت المواصفات الفنية للخطة الرئيسية وأعلن عن تقديم عروض. وأجرت الإيكو تقييماً للعروض، ووافقت أوغندا على التوصيات المقدمة، ومنح العقد. وبدأ تنفيذ العقد.

أوروغواي

تعزيز مديرية الطيران المدني والهياكل الأساسية (DINACIA)

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

قُدمت المساعدة في تعزيز القدرة المؤسسية عبر توظيف خبراء دوليين وثمانية مهنيين وطنيين متخصصين في المجالات التي لا تتمكن فيها الهيئة المحلية من الاحتفاظ بالموظفين. وقُدّم تدريب متكرر في أجهزة محاكاة الطيران لفائدة مفتشين لعمليات الطيران. وبمساعدة خبراء دوليين، جرى محلياً تدريب ما مجموعه ١٤ فنياً بصفته مفتشين لعمليات الطيران. وركب نظام اتصالات ذو تردد عال جداً وشُغل في مطار كاراسكو الدولي.

خدمة مشتريات الطيران المدني (CAPS)

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من مديرية الطيران المدني والهياكل الأساسية، إلى شراء أجهزة لتعزيز سلطات الطيران. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٥ إلى غاية ديسمبر ٢٠١٣.

منجزات المشروع

جرى التوقيع على عقد لشراء رادار رئيسي وآخر ثانوي بما في ذلك مركز للاقترب من المناطق. ووقع العقد لتنفيذ شبكة بنطاق واسع ذي تردد عال جدا على صعيد البلد وبدأ تشغيله مؤخراً.

فنزويلا (جمهورية-البوليفارية)

تحديث المطارات ومراقبة الحركة الجوية

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من حكومة جمهورية فنزويلا البوليفارية، هو تحديث مراقبة الحركة الجوية وخدمات المطارات، بهدف ضمان سلامة وتطور الطيران المدني في فنزويلا. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٤ إلى غاية ديسمبر ٢٠١٣.

منجزات المشروع

اشترى جهاز تقليدي ذو نطاق راديو لجميع الاتجاهات بتردد عال جدا/جهاز لقياس المسافة، وركب الجهاز وشغل في جزيرة غران روكي. وجرى الاتفاق على توريد المعدات والمواد الإضافية. وركبت معدات ذات تردد عال جدا/تردد عال لبرجي المراقبة في مطاري ميكيتيا وسانتو دومينغو. ومع تركيب هذه المعدات المذكورة أعلاه، اكتمل عقد شراء ٢١ نظاما لبرج المراقبة. وركبت في جزيرة إيسلا دي أبيس محطة طرفية ذات فتحة صغيرة جدا ومعدات ذات تردد عال جدا - نطاق واسع.

المشاريع المشتركة بين البلدان والمشاريع المشتركة بين الأقاليم

إقليم أفريقيا

مساعدة الهيئات الأفريقية والملغاشية للطيران المدني على إنشاء مؤسسة لمراقبة السلامة الدولية

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من الهيئات الأفريقية والملغاشية للطيران المدني (المكونة من الدول الأعضاء في الوكالة المعنية بسلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر، أي بنن، وبوركينا فاسو، والكاميرون، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وتشاد، وجزر القمر، والكونغو، وكوت ديفوار، وغينيا الاستوائية، والغالابون، وغينيا-بيساو، ومدغشقر، ومالي، وموريتانيا، والنيجر، والسنغال، وتوغو) هو المساعدة في انتقال الهيئات الأفريقية والملغاشية للطيران المدني من إطارها التعاوني الحالي إلى منظمة دولية (المنظمة الإقليمية لمراقبة السلامة) تساعد الدول الأعضاء فيها في الاضطلاع بمهامها المتعلقة بمراقبة السلامة، حسب الاقتضاء. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في سبتمبر ٢٠١٠ وكان من المتوقع أن يدوم اثنا عشر شهراً إلى غاية ديسمبر ٢٠١٣.

منجزات المشروع

جرى توظيف قائد فريق المشروع مرة أخرى للقيام ببعثات قصيرة الأجل. واعتمدت المعاهدة المنشئة لمنظمة الهيئات الأفريقية والملغاشية للطيران المدني في أثناء مؤتمر دبلوماسي عقد في دجامينا، في تشاد، وهي الآن في انتظار تصديق الدول الأعضاء عليها. وأعدت مجموعة أولى من مشاريع الدلائل، منها دليل سياسات وإجراءات المجلس، والنظام الداخلي، والقواعد المالية، والهيكل التنظيمي، ومقترح إنشاء اللجان الفنية وقُدمت المشاريع إلى مجلس المنظمة لاستعراضها ووافق عليها المدراء العامون للطيران المدني في الدول الأعضاء في المنظمة.

مساعدة الوكالة المعنية بسلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر

أهداف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من الوكالة المعنية بسلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر (المكونة من بنن، وبوركينا فاسو، والكاميرون، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وتشاد، وجزر القمر، والكونغو، وكوت ديفوار، وغينيا الاستوائية، والغالابون، وغينيا-بيساو، ومدغشقر، ومالي، وموريتانيا، والنيجر، والسنغال، وتوغو، وفرنسا)، هو المساعدة في شراء نظم رادارات استطلاع ثانوية نبضية أحادية تعمل على منوال S ونظم إدارة الحركة الجوية لدمج عمليات مراقبة المناطق والاقتراب والمطارات والحركة الجوية وما يرتبط بها من خدمات، بما في ذلك جميع الأعمال المدنية اللازم تقديمها للوكالة في إطار مشروعها المتعلق بتوسيع نطاق المراقبة. وقد بدأ هذا المشروع في ديسمبر ٢٠١١ وكان من المتوقع أن يدوم ١٨ شهراً.

منجزات المشروع

وُظف خبير في نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية من أجل المساعدة في تنفيذ هذا المشروع. وعقب بعثة لتقصي الحقائق في داكار، السنغال، أعدت المواصفات الفنية للمعدات المذكورة أعلاه. وفتح باب تقديم العروض على الموقع الشبكي للإيكاو في أبريل ٢٠١٢ لمدة ثمانية أسابيع. وفي أثناء هذه الفترة، عُقد في داكار مؤتمر لمقدمي العروض حضره سبعة موردين، والوكالة والإيكاو. ولدى إغلاق باب تقديم العروض، استلمت الإيكاو والوكالة العروض وقيمتهاها ومُنح العقد.

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

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من الدول الأعضاء في مجموعة اتفاق بنجول (المكونة من الرأس الأخضر وغامبيا وغانا وغينيا وليبيريا ونيجيريا وسيراليون) وبدعم عيني ومالي من البنك الإفريقي للتنمية، وشركة بوينغ، ووكالة السلامة الجوية الأوروبية، وإدارة الطيران الاتحادية الأمريكية هو مساعدة الدول الأعضاء في مجموعة اتفاق بنجول على إنشاء منظّمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بنجول (BAGASOO) والتي تقوم مهمّتها على تحسين مستوى سلامة وكفاءة النقل الجوي في الإقليم الفرعي. وقد تمّ تمديد هذا المشروع الذي بدأ في يوليو ٢٠١٠، وكان من المتوقع أن يدوم سنة واحدة، إلى غاية مارس ٢٠١٣.

منجزات المشروع

وُضعت جميع الأطر الإدارية والمؤسسية والسياساتية اللازمة لتنفيذ أنشطة منظمة مراقبة السلامة الجوية تنفيذا كفوفاً وفعالاً وهي الآن تعمل بشكل تام. ويجري حالياً تنفيذ إطار سياساتي/برنامجي تدريبي مشترك من أجل تدريب وتأهيل المفتشين الوطنيين التابعين لمنظّمة مراقبة السلامة الجوية وتدعم هذا الإطار البرمجيات التي أحدثت مؤخراً لقواعد البيانات التدريبية لمفتشي المنظمة. ويتعاون مع إدارة الطيران الاتحادية وبدعم من برنامج الأجواء الآمنة لأفريقيا، نُظّم ما مجموعه ١٨٩٢ يوماً تدريبياً لفائدة ١٧٠ من أفراد الطيران المنتمين إلى هيئات الطيران المدني التابعة للدول الأعضاء في مجموعة اتفاق بنجول وإلى قطاع الصناعة. وشمل التدريب ميادين مختلفة منها نظم إدارة السلامة، ونظام تدريب المفتشين وتقييم سلامة الطائرات الأجنبية وحل المشاكل الأمنية. وقُدّم الدعم الفني إلى غينيا، وسيراليون وليبيريا في مجال معالجة مواطن القصور التي تم الوقوف عليها في برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة. وأعدت منظمة مراقبة السلامة الجوية موقعاً شبكياً لهيئة الطيران المدني لسيراليون ودربت أفرادها العاملين في مجال تكنولوجيا المعلومات والاتصالات على تشغيل الموقع وإدارته. ووسعت المنظمة نطاق المنهج التدريبي لنظام التدريب المتكامل من تخصصيّ عمليات الطيران وصلاحيّة الطائرات للطيران إلى تخصص المطارات، مع وضع قاعدة بيانات داعمة. وتجرى اللمسات النهائية على وضع برمجيات للطيران الإقليمي تشمل سجلاً للطائرات الإقليمية، وسجلاً إقليمياً للطائرات الأجنبية المستأجرة، وسجلاً إقليمياً لحاملي شهادات مشغل جوي، وسجلاً إقليمياً لمنظمات الصيانة المعتمدة وسجلاً إقليمياً لمنظمات التدريب على الطيران.

الترتيب التعاوني لمنع انتشار وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني (CAPSCA) - أفريقيا

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله صندوق الأمم المتحدة المركزي لمكافحة الإنفلونزا، ومساهمات عينية من منظمة الصحة العالمية، وهيئة الطيران المدني في سنغافورة وغيرها من الدول والمنظمات الدولية، من خلال ترتيبات تعاونية بين الدول المشاركة وإداراتها (أنغولا، وبنن، والرأس الأخضر، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وتشاد، وكوت ديفوار، وجمهورية الكونغو الديمقراطية، والغالون، وغامبيا، وكينيا، وليسوتو، ومالي، وموريتانيا، وموزامبيق، والنيجر، ونيجيريا، والسنغال، وجنوب أفريقيا، وتوغو، وأوغندا، وجمهورية تنزانيا المتحدة، وزامبيا، وزيمبابوي)، إلى خفض خطر نشر المسافرين جواً للأمراض السارية مثل الإنفلونزا التي يحتمل أن تتسبب بوباء. ويقدم المشروع المساعدة إلى الدول لتمكينها من الامتثال للقواعد والتوصيات ذات الصلة الصادرة عن الإيكاو في الملاحق ٦ و ٩ و ١١ و ١٤ و ١٨ وإجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (PANS-ATM الوثيقة 4444 Doc) والمبادئ الإرشادية المرتبطة بها والمتعلقة بالتخطيط لحالات الطوارئ الخاصة بالصحة العامة. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في مارس ٢٠٠٨ إلى غاية ديسمبر ٢٠١٣.

منجزات المشروع

انضمت إلى المشروع ست دول هي أوغندا وبنن، وجمهورية أفريقيا الوسطى، والسنغال، وموريتانيا، والنيجر ليصبح مجموع الأعضاء ٢٣ عضواً. وأجريت زيارات مساعدة إلى خمسة مطارات دولية. واعتمد الاجتماع الثامن عشر لمجموعة التخطيط والتنفيذ الإقليمية لبلدان أفريقيا والمحيط الهندي الذي عقد في كامبالا، بأوغندا، استنتاجات مهمة تتعلق بامتثال قواعد الطيران المدني للدول للأحكام المتعلقة بطوارئ الصحة العامة الواردة في ملاحق الإيكاو والمواد الإرشادية وإنشاء خطط طوارئ للصحة العامة في مجال الطيران ضمن الخطط الوطنية لطوارئ الصحة العامة. ونُظمت دورة تدريبية للمستشارين الفنيين في كوت ديفوار حضرها ٧٢ مشاركاً من تسع دول. وعُقد اجتماع إقليمي في نيروبي، بكينيا.

برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في الدول الأعضاء في الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا (COSCOP-UEMOA)

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من الدول الأعضاء في الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا (UEMOA) (بنن وبوركينا فاسو وكوت ديفوار وغينيا بيساو ومالي والنيجر والسنغال وتوغو)، وموريتانيا، ويحظى بمساهمات مالية وعينية من البنك الإفريقي للتنمية، ومن شركة بوينغ، ووكالة السلامة الجوية الأوروبية، والمفوضية الأوروبية ووكالة التعاون الفرنسية، هو تحسين سلامة عمليات النقل الجوي، وزيادة المعارف والمؤهلات الفنية لدى المفتشين الوطنيين من خلال توفير التدريب النظري وأثناء العمل، والقيام بترخيص المشغلين الجويين ومهام الاستطلاع بالنيابة عن سلطات الطيران المدني التي تتمتع حالياً بقدرات محدودة في مجال

المراقبة، ووضع برنامج لتفتيش وترخيص المطارات سيؤدي إلى إنشاء منظمة لسلامة الطيران بين الدول الأعضاء. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٤ وكان من المتوقع أن يدوم ثلاث سنوات إلى غاية يونيو ٢٠١٣.

منجزات المشروع

صدرت نسخ محدثة لمشاريع القواعد الفنية المشتركة بالإضافة إلى تحديث دلائل المفتشين في ميادين إجازة العاملين، والعمليات، وصلاحيات الطائرات للطيران، والمطارات. وتلقى المفتشون الوطنيون التدريب في هذه الميادين. وشارك المشروع في تنظيم دورة لمفتشي السلامة الحكوميين في مجال صلاحيات الطائرات للطيران إلى جانب برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحيات الطائرات للطيران في الاتحاد الإنمائي للجنوب الأفريقي في المنطقة الأفريقية الجنوبية. وحضر موظفون معنيون بالمشروع حلقات دراسية وحلقات عمل للجنة الأوروبية للطيران المدني، والوكالة الأوروبية لسلامة الطيران والإيكاو في مجالات التحقيق في الحوادث، وقواعد السلامة، ونقل البضائع الخطرة جواً ونهج الرصد المستمر. وأجريت بعثات مساعدة في الدول الأعضاء في الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا من أجل تطبيق خطط إجراءاتها التصحيحية إثر عمليات التدقيق التي جرت ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية التابع للإيكاو. وجرى تدقيق لترخيص مطار.

برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحيات الطائرات للطيران في الدول الأعضاء في الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا وسان تومي وبرينسيبي (COSCAP-CEMAC/STP)

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من الدول الأعضاء في الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا (الكاميرون، وجمهورية أفريقيا الوسطى، وتشاد، والكونغو، وغينيا الاستوائية، والغابون) وسان تومي وبرينسيبي، بمساهمة مالية وعينية من البنك الإفريقي للتنمية، وشركة إيرباص، وشركة بوينغ، والمديرية العامة للطيران المدني الفرنسي، ووكالة السلامة الجوية الأوروبية، وإدارة الطيران الاتحادية الأمريكية، ووكالة التعاون الفرنسية، ووزارة النقل الكندية، هو تعزيز سلامة عمليات النقل الجوي، وتسهيل إيجاد نهج يتسم بالاتساق لتبادل الخبرات الفنية المشتركة، وزيادة المعارف والمؤهلات الفنية للمفتشين الوطنيين، من خلال تقديم التدريب في قاعات الدرس وأثناء العمل، وتنفيذ مهام ترخيص ومراقبة المشغلين الجويين الإقليميين بالنيابة عن هيئات الطيران المدني، التي تعتبر قدرتها الرقابية محدودة في الوقت الراهن، وإنشاء برنامج لتفتيش المطارات يؤدي إلى إقامة منظمة لسلامة الطيران بين الدول الأعضاء. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٨ وكان من المتوقع أن يدوم ٣٦ شهراً.

منجزات المشروع

أجريت بعثة مساعدة فنية في تشاد في إطار التحضير لتدقيق برنامج الإيكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة. وقُدّم تدريب في أثناء العمل لفائدة مفتشين وطنيين في تشاد وجمهورية أفريقيا الوسطى في مجالات ترخيص المشغلين الجويين، والعمليات، وصلاحيات الطائرات للطيران، على

التوالي. وقُدمت مقترحات لتوحيد القواعد في الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا بشأن إجازة العاملين، والعمليات، والمطارات وصلاحيات الطائرات للطيران.

التنمية التعاونية لخدمات الأرصاد الجوية في منطقة غرب ووسط أفريقيا - مشروع تجريبي

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من غامبيا والرأس الأخضر ونيجيريا والكاميرون، هو تعزيز قدرة الهيئات التنظيمية للدول في مجال القيام بمراقبة السلامة لخدمات الأرصاد الجوية من خلال اعتماد نهج النظم الشاملة. وفي نهاية هذا المشروع التجريبي، سيكون تعزيز القدرة والخبرة داخل المنطقة أساسا لاستمرار البرنامج أو إنشاء منظمة خلف. وقد بدأ هذا المشروع في أكتوبر ٢٠١٢ وكان من المتوقع أن يدوم ثمانية أشهر.

منجزات المشروع

وُضعت قواعد وأنظمة عامة للأرصاد الجوية، وأعد دليل للإجراءات من أجل تنفيذ ومراقبة نظام إدارة النوعية في الأرصاد الجوية إلى جانب وضع كتيب للمعلم/المدرّب في مجال الأرصاد الجوية وبدأ العمل بهذه المواد. وبدأ تحليل للثغرات الموجودة بين قواعد الدول والمواد الإرشادية والقواعد الدولية وكذا القواعد المعمول بها لدى الدول المتطورة أطرها التنظيمية جدا ولدى منظمة الأرصاد الجوية.

برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحيات الطائرات للطيران في دول الاتحاد الإنمائي للجنوب الأفريقي (COSCAP-SADC).

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الدول الأعضاء في الاتحاد الإنمائي للجنوب الأفريقي (SADC) (أنغولا وبوتسوانا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وليسوتو ومدغشقر ومالاوي وموريشيوس وموزامبيق وناميبيا وسيشيل وجنوب أفريقيا وسوازيلند وجمهورية تنزانيا المتحدة، وزامبيا وزيمبابوي)، بمساهمة مالية وعينية من وكالة السلامة الجوية الأوروبية وإدارة الطيران الاتحادية الأمريكية، إلى إنشاء منظمة تعاونية إقليمية شبه دائمة أو دائمة يشار إليها بمنظمة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الإنمائي للجنوب الأفريقي (SASO) وتُسند إليها ولاية الاضطلاع بمهام الترخيص والمراقبة، بشكل كامل أو جزئي حسب الضرورة، بالنيابة عن الدول الأعضاء في الاتحاد الإنمائي وإنشاء مركز تدريبي للموارد في هذه المجالات. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في أبريل ٢٠٠٨ إلى غاية أبريل ٢٠١٣.

منجزات المشروع

وُضع الإطار القانوني والمؤسسي اللازم لإنشاء منظمة السلامة الجوية. وأحرز تقدم كبير في مجال وضع دليل السياسات والإجراءات للمنظمة. وتوصلت لجنة الطيران المدني التابعة لمنظمة السلامة الجوية إلى اتفاق بشأن الشروط الدنيا للمنظمة وبشأن عملية لتحديد موقع دائم للمنظمة في المنطقة. وقُدمت المساعدة الفنية والتدريب إلى الدول الأعضاء في الاتحاد الإنمائي والدول المجاورة حيث شمل ذلك تنظيم ثلاث دورات (بشأن العمليات) لمفتشي السلامة الحكوميين؛ ودورة (بشأن صلاحية الطائرات للطيران) لمفتشي السلامة الحكوميين؛ وثلاث بعثات مساعدة فنية مركزة على بعثات الإقرار المنسق السابقة للإيكاو؛ والمشاركة في فريق واحد معني بالسلامة تابع للمكتب الإقليمي؛ وتنسيق دورات تدريبية إقليمية مقدمة من دولة مانحة وحلقة دراسية واحدة للتدريب على برنامج صيانة الطائرات القديمة من تنظيم شركة لصنع الطائرات؛ ورصد مشروع لترخيص منظمة لصيانة الطائرات؛ وإجراء بعثة لتقصي الحقائق بشأن منظمة معتمدة للتدريب دعماً لمكتب الإيكاو الإقليمي الموجود في نيروبي.

منطقة الأمريكتين

المفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية (ATM) والدعم التكنولوجي الموازي للاتصالات والملاحة والاستطلاع (CNS)

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من حكومات الأرجنتين، وإكوادور، وأوروغواي، وباراغواي، والبرازيل، وبنما، وبوليفيا (دولة - المتعددة القوميات)، وبيرو، وشيلي، وفنزويلا (جمهورية - البوليفارية)، هو وضع وتنفيذ مبادرات الخطة العالمية للملاحة الجوية التي ستؤدي إلى الانتقال من نظام إدارة الحركة الجوية المستند إلى المساعدات الأرضية إلى نظام قائم على أداء الطائرات؛ وتطبيق نظم ضمان جودة خدمات معلومات الطيران وإدارة السلامة وفقاً للقواعد القياسية الدولية؛ ووضع استراتيجية لتطبيق وإدماج نظم إدارة الحركة الجوية الآلية في إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية لتسهيل تبادل المعلومات وصنع القرار التعاوني فيما يتعلق بجميع عناصر نظام إدارة الحركة الجوية. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٧ وكان من المتوقع أن يدوم خمسة أعوام إلى غاية ديسمبر ٢٠١٧.

منجزات المشروع

انضمت إكوادور إلى المشروع فازداد عدد الأعضاء إلى عشر دول. وجرى وضع خطط عمل ترمي إلى تطوير النسخة ٢ من شبكة طرق خدمات الحركة الجوية - المرحلة ٣، ووضع دليل لمرونة استخدام المجال الجوي، ودليل بشأن الاعتبارات الفنية لتنفيذ إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي وخطة تنفيذية للتحسينات المتعلقة بتقديم البيانات بالنسبة إلى الميدان والعوائق. وأجريت زيارات إلى بنما وفنزويلا للمساعدة في تنفيذ نظام لضمان النوعية لخدمات الأرصاد الجوية

وخدمات المعلومات الجوية. وجرى البدء في أنشطة ترمي إلى تنفيذ نظام لإدارة النوعية لخدمات المعلومات الجوية. ودعم المشروع عقد اجتماعين للمجموعة المعنية بالتنفيذ في أمريكا الجنوبية وموّل تقديم أربعة برامج تدريبية متعلقة بإذاعة الاستطلاع التابع للتقائي وخدمات المعلومات الجوية بمشاركة ٢١٧ أخصائياً من ١٢ دولة من منطقة أمريكا الجنوبية، ودولة من منطقة الكاريبي و١٦ منظمة دولية، وتقديم ٥٥ منحة.

تنفيذ نظم الملاحة الجوية القائمة على الأداء في منطقة الكاريبي

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من الدول/الأقاليم والمنظمات المشاركة (أروبا، وأنتيغوا وبربودا، وبربادوس، وبليز، وترينيداد وتوباغو، وجامايكا، وجزر البهاما، والجمهورية الدومينيكية، ودومينيكا، وسانت فنسنت وجزر غرينادين، وسانت كيتس ونيفس، وسانت لوسيا، والسلفادور، وغرينادا، وغواتيمالا، وفرنسا (جزر الأنتيل)، وكوبا، وكوستاريكا، والمكسيك، والمملكة المتحدة (أنغويلا، وبرمودا، وجزر تركس وكايكوس، وجزر فرجن البريطانية، وجزر كايمان، ومونتسيرات)، ونيكاراغوا، وهابتي، وهندوراس، وهولندا، والولايات المتحدة الأمريكية، ونظام مراقبة سلامة وأمن الطيران في منطقة الكاريبي، ومؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية، وهيئة الطيران المدني لشرق الكاريبي)) هو تقديم المساعدة إلى الدول/الأقاليم/المنظمات في منطقة الكاريبي من أجل تعزيز تنفيذ نظم الملاحة الجوية القائمة على الأداء مما يؤدي إلى نظام عالمي سلس لإدارة الحركة الجوية. وستكون نظم الملاحة الجوية ملائمة عملياً ومفيدة فنياً ومستمرة اقتصادياً وستتسق مع الخطة العالمية للملاحة الجوية، والخطة الإقليمية للملاحة الجوية لإقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية والخطة الإقليمية لتنفيذ الملاحة الجوية القائمة على الأداء في الكاريبي وأمريكا الشمالية. وقد بدأ هذا المشروع في ٢٠٠٩ وكان من المتوقع أن يدوم أربع سنوات.

منجزات المشروع

عقد الاجتماع الأول للجنة توجيه المشاريع في بونتا كانا، بالجمهورية الدومينيكية، بحضور ٢٩ مشاركاً من خمس دول أعضاء، وأربع دول مراقبة، وأربع منظمات دولية. ونظمت حلقات العمل التالية بدعم من المشروع: حلقة عمل للإيكاو بشأن إعادة تصميم المجال الجوي في إطار الملاحة القائمة على الأداء وتنفيذ نظام الملاحة العالمية بالأقمار الصناعية لمنطقتي أمريكا الشمالية والكاريبي بحضور ٥٥ مشاركاً من ١٤ دولة وأربع منظمات دولية، وحلقة عمل للإيكاو بشأن ترخيص المطارات الإقليمية وتفتيشها بحضور ٣٤ مشاركاً من تسع دول ومنظمة دولية واحدة. وحضر منسق المشروع أيضاً حلقة عمل الإيكاو لفائدة منطقتي الكاريبي وأمريكا الجنوبية بشأن استخدام الدراسات الجوية في عملية ترخيص المطارات. وجرى البحث الأولي عن شراء معدات إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي مع وضع المواصفات الفنية وإعداد ميزانية.

الشبكة الرقمية للاتصالات والملاحة والاستطلاع - إدارة الشبكة الرقمية لأمريكا الجنوبية (REDDIG) وتنظيم قطاع الأقمار الصناعية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومات الأرجنتين وبوليفيا (دولة بوليفيا المتعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وكولومبيا وإكوادور وفرنسا وغيانا وباراغواي وبيرو وسورينام وترينيداد وتوباغو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، إلى إقامة آلية متعددة الجنسيات لإدارة الشبكة الرقمية للاتصالات والملاحة والاستطلاع من خلال الشبكة الرقمية لأمريكا الجنوبية (REDDIG) وتحديث اتصالات الطيران ذات الخدمة الثابتة بحيث تصبح متجانسة وقابلة للربط والتشغيل البيني مع شبكات رقمية أخرى ضمن إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية. ومنذ إنشاء الآلية المتعددة الجنسيات، يدير المشروع الشبكة الرقمية لأمريكا الجنوبية (REDDIG) بشكل مؤقت وينفذ التطبيقات في قطاع الاتصالات والملاحة والاستطلاع / إدارة الحركة الجوية وفقاً لمقتضيات الخطة الإقليمية للملاحة الجوية - وثيقة تطبيق التسهيلات والخدمات لإقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية. وقد بدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٣ وكانت مدته المتوقعة خمسة أعوام ومُدّ حتى ديسمبر ٢٠١٨.

منجزات المشروع

استمر المشروع في إدارة الشبكة الرقمية لأمريكا الجنوبية (REDDIG) على نحو يمتاز بالكفاءة وتنظيم قسم الساتل الذي يمد جميع الدول الأعضاء بشبكة سليمة وموثوقة تدعم خدمات اتصالات الطيران ضمن الإقليم وفقاً لأرفع معايير الجودة والتوفر، وفي المساعدة على تنفيذ خدمات جديدة. وأنجزت ثمان عمليات متعلقة بالنواحي اللوجستية، بما في ذلك شحن قطع غيار إلى الدول الأعضاء، وشراء قطع الغيار الإضافية الضرورية. ونُظمت دورة عن الجوانب المتعلقة بنظم معالجة رسائل خدمات الحركة الجوية والترابط شارك فيها ٣٤ مندوباً من إحدى عشرة دولة عضواً. وقدمت إحدى عشرة منحة. وقام الاجتماع الخامس عشر للجنة تنسيق المشاريع باستعراض نتائج التقييم الذي أجراه فريق تقييم مكون من ممثلين عن الأرجنتين، والبرازيل، وفرنسا (نيابة عن غيانا الفرنسية) والباراغواي وبيرو، فضلاً عن إدارة الشبكة الرقمية لأمريكا الجنوبية للعروض المتعلقة بإدارة الشبكة الرقمية REDDIG II، ووافق على نتائج عملية التقييم وأيدها.

الترتيب التعاوني لمنع انتشار وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني (CAPSCA) - الأمريكتان

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من صندوق الأمم المتحدة المركزي لمكافحة الإنفلونزا، وبمساهمات عينية من منظمة الصحة العالمية، وهيئة الطيران المدني في سنغافورة وغيرها من الدول والمنظمات الدولية، عبر الترتيبات التعاونية بين الدول المشاركة (الأرجنتين والبيهاما وبربادوس

وبيليز وبوليفيا (دولة بوليفيا المتعددة القوميات) والبرازيل وكندا وشيلي وكولومبيا وكوستا ريكا وكوبا وكوراساو والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغرينادا وغواتيمالا وغيانا وهايتي وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وباراغواي وبيرو وسورينام وترينيداد وتوباغو والمملكة المتحدة (جزر تركس وكايكوس) والولايات المتحدة وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)) وإدارات الطيران المدني لديها وسلطات الصحة العامة، إلى خفض خطر نشر المسافرين جواً للأمراض السارية مثل الإنفلونزا التي يحتمل أن تتسبب وباء. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في ديسمبر ٢٠٠٨ إلى غاية ديسمبر ٢٠١٣.

منجزات المشروع

انضم إلى المشروع كل من كوراساو، وغرينادا، وباراغواي، وجزر تركس وكايكوس فازداد عدد الأعضاء إلى ٣٢ دولة، ممثلين بالتالي ٩٠ في المائة من دول المنطقة. وأنجزت عشر زيارات مساعدة إلى مطارات دولية. وشمل أكثر من نصف زيارات المساعدة مستشاراً فنياً من منظمة الصحة العالمية. وقُدّم مشروع الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي (CAPSCA) - الأمريكتان في عدد من الاجتماعات الإقليمية، منها الندوة الإقليمية المعنية بالتسهيلات المشتركة بين الإيكاو ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، في سانتياغو بشيلي؛ والندوة الإقليمية المعنية بأمن الطيران المشتركة بين الإيكاو ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني، في أنتيغوا وبربودا؛ واجتماع الهيئات العامة للطيران المدني لأمريكا الوسطى، في مدينة مكسيكو، بالمكسيك، واجتماع مدراء الطيران المدني في منطقة الكاريبي الوسطى، في بونتا كانا، بالجمهورية الدومينيكية. وعقد الاجتماع التنسيقي العالمي الثالث المعني بالترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي في سانتياغو بشيلي، بحضور ١١٠ مشاركين من ٣٢ دولة/إقليماً، وسبع منظمات دولية وعضوين من القطاع.

الانتقال إلى النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية في إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية - حل التقوية للكاريبي وأمريكا الوسطى وأمريكا الجنوبية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تموله حكومات الأرجنتين وبوليفيا (دولة بوليفيا المتعددة القوميات) وكولومبيا وكوستا ريكا وغواتيمالا وبنما وإسبانيا وترينيداد وتوباغو وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) ومؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية (COCESNA)، إلى التخطيط لتطوير النواحي الفنية والمالية والتشغيلية لنظام تقوية الإشارات بالأقمار الصناعية في المرحلة السابقة للتشغيل لإقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية، مع مراعاة التطوير التدريجي للنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، وتوصيات المؤتمر الحادي عشر للملاحة الجوية واستنتاجات المجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ للكاريبي وأمريكا الجنوبية (GREPECAS). وقد بدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٣ ومدد إلى غاية يونيو ٢٠١٣.

منجزات المشروع

انضمت ترينيداد وتوباغو إلى المشروع. وأعدت صفحة شبكية لتقديم نتائج الأنشطة المنفذة في إطار عقود الإيكاو فيما يتعلق بتنفيذ ورصد شبكة الاتصالات، وتحليل الغلاف الأيوني وتشغيل مركز التجهيز، والعرض المباشر لأداء حل التقوية للكاربيبي وأمريكا الوسطى وأمريكا الجنوبية عبر خرائط ديناميكية.

التعاون الفني للجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الذي تموله ٢٢ دولة مشاركة من دول لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (لاكاك)، هو تقديم المساعدة الإدارية في إدارة أمانة هذه اللجنة. وينبثق هذا المشروع من ترتيبات العمل الجديدة الموقع عليها بين رئيس مجلس الإيكاو ورئيس لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني في ٢١/١٢/٢٠٠٥، مع مراعاة الاستقلالية الإدارية والمالية للمنظمة الإقليمية. وأصبحت هذه الترتيبات سارية في ١/١/٢٠٠٧. وبدأ المشروع في يناير ٢٠٠٧ وجرى تمديده حتى ديسمبر ٢٠١٤.

منجزات المشروع

قُدِّم دعم مستمر إلى هذا المشروع من خلال أنشطة عديدة مثل التدريب على تسيير شؤون الإدارة، والاجتماعات، والندوات، ومعالجة ترتيبات المنح والسفر.

نظام إقليمي لمراقبة السلامة

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الذي تموله حكومات الأرجنتين، وبوليفيا (دولة بوليفيا المتعددة القوميات)، والبرازيل، وشيلي، وكولومبيا، وإكوادور، وبنما، وباراغواي، وبيرو، وأوروغواي، وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)، بمشاركة إيرباص التي تتمتع بصفة مراقب، هو إنشاء وتشغيل نظام إقليمي لمراقبة السلامة مع توفير الدعم الفني واللوجستي والإداري المطلوب. وبدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠١ وكان من المتوقع أن يدوم خمسة أعوام وتم تمديده إلى غاية ديسمبر ٢٠١٦.

منجزات المشروع

واصل هذا المشروع إدارة تسيق لوائح الطيران لأمريكا اللاتينية والإجراءات ذات الصلة، بالإضافة إلى اجتماعات الخبراء، والأنشطة المتعددة الجنسيات في مجالي الترخيص والاستطلاع، وبرامج التدريب والدعم الفني إلى الدول الأعضاء. وقد تضمن التدريب المقدم حلقات عمل ودورات لمفتشي المطارات، ودورات عن إجازة العاملين، والعمليات، وصلاحيات الطائرات للطيران للمفتشين الحكوميين،

واعتماد الطائرات والمشغلين لعمليات ملاحية المنطقة والأداء الملاحي المطلوب (RNAV/RNP)، ودورات عن برنامج تبادل البيانات المتعلقة بتفتيش السلامة على ساحة وقوف الطائرات حضرها ١٨٥ مشاركاً. وفيما يتعلق ببرنامج تبادل البيانات المتعلقة بتفتيش السلامة على ساحة وقوف الطائرات، تم تحميل المعلومات الخاصة بحوالي ١٣٠٩ عملية تفتيش على ساحة وقوف الطائرات في قاعدة البيانات. وبالإضافة إلى ذلك، قدم الدعم إلى أربع دول أعضاء لتدريب مفتشي السلامة والمطارات في مجالات متعددة. وتواصل تحديث أدلة إجازة العاملين وصلاحيات الطائرات للطيران والعمليات والمطارات بالإضافة إلى أدلة مفتشي صلاحية الطائرات للطيران ومفتشي العمليات في لوائح الطيران لأمريكا اللاتينية. وتواصلت ترجمة لوائح الطيران لأمريكا اللاتينية إلى الإنجليزية والبرتغالية. واستمرت عملية اعتماد أو تكييف/تنسيق لوائح الطيران لأمريكا اللاتينية كلوائح وطنية من طرف الدول الأعضاء مع مستويات تنفيذ مختلفة. ووقعت تسع دول على اتفاق تعاون متعدد الجنسيات من أجل اعتماد مؤسسات صيانة الطائرات وقطع الطائرات بين هيئات الطيران المدني في الدول الأعضاء بالاستناد إلى تقرير التدقيق الصادر عن الفريق المتعدد الجنسيات التابع للنظام.

تدريب العاملين الجويين في إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من حكومة إسبانيا، إلى تحسين مستوى الإدارة التشغيلية لمقدمي خدمات الملاحة الجوية، ومشغلي المطارات وغيرهم من مقدمي الخدمات، من خلال المشاركة في المؤتمرات والندوات وبرامج الزمالات. وقد بدأ هذا المشروع في عام ١٩٩٧ وتم تمديده إلى غاية ديسمبر ٢٠١٤.

منجزات المشروع

نُظمت ندوة دولية واحدة بشأن الجوانب البيئية للنقل الجوي شارك فيها ٩٢ مسؤولاً من إدارات الطيران المدني في المنطقة. وفي مجال التعاون الدولي، قدمت ٦ زمالات، مدة كل منها سنة واحدة، و ٥٠ زمالة، مدة كل منها أسبوعان، بغرض المشاركة في برنامج ماجستير خاص بالمطارات يتناول مجالات مثل عمليات المطارات وخدمات الملاحة الجوية وإدارة المطارات.

إقليم آسيا والمحيط الهادئ

برنامج إجراءات الطيران لآسيا والمحيط الهادئ (FPP)

هدف المشروع

الهدف من هذا البرنامج الممول من الدول/الإدارات المشاركة الناشطة وهي أستراليا والصين (جمهورية الصين الشعبية، ومنطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة، ومنطقة ماكاو الإدارية الخاصة) وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية وفرنسا (بولينيزيا الفرنسية) ومنغوليا، وجمهورية كوريا، والفلبين، وسنغافورة وتايلاند، هو مساعدة الدول على تطوير قدرة قابلة للاستدامة في مجال إجراءات الطيران الآلي للتمكن من الوفاء بالتزاماتها وفقاً لقرار الجمعية العمومية ٣٦-٢٣

الخاص بتطبيق الملاحة القائمة على الأداء وواجباتها في مجال نوعية إجراءات الطيران الآلي الخاصة بها التي تم تعزيزها في قرار الجمعية العمومية ٣٧-١١. أما أفغانستان، وبنغلاديش، وكمبوديا، وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية، وماليزيا، وملديف، وميانمار، ونيبال، وباكستان، وسري لانكا، وتيمور-ليشتي وفيتنام فتشارك في البرنامج بصفتها دولا مشاركة، لكنها لا تقدم اشتراكات سنوية. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في يناير ٢٠١٠ إلى غاية ديسمبر ٢٠١٧.

منجزات المشروع

قُدمت إلى الدول الأعضاء المساعدة في تصميم التدريب والإجراءات. وبالتعاون مع المنظمات الشريكة، مثل برامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران التابع للإيكاو (COSCAP) واتحاد النقل الجوي الدولي (IATA)، نُظمت اثنتا عشرة دورة تدريبية وحلقة عمل حضرها أكثر من ٣٠٠ مشارك من ١٨ دولة/إدارة، بما في ذلك حلقة عمل تنفيذية بشأن الملاحة القائمة على الأداء (PBN)؛ ودورة أولية لمصممي الإجراءات تتناول وثيقة الإيكاو /إجراءات خدمات الملاحة الجوية - عمليات الطائرات (PANS-OPS)؛ ودورة عن تصميم الإجراءات المتعلقة بالملاحة القائمة على الأداء؛ وتدريب في أثناء العمل على تصميم الإجراءات؛ ودورة عن صلاحية الطيران للطيارين؛ وحلقة عمل عن تصميم المجال الجوي في إطار الملاحة القائمة على الأداء. وقدمت لمختلف الدول الأعضاء أيضا المشورة والمساعدة لضمان النوعية والدعم في مجال تصميم الإجراءات.

تقديم المساعدة إلى الدول الجزرية الصغيرة في جنوب غرب المحيط الهادئ بشأن ترخيص المطارات وتطبيق نظم إدارة السلامة

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول بواسطة منحة من الصندوق المالي الدولي للسلامة الجوية إلى الدول المشاركة، وهي كيريباس وجزر مارشال وميكرونيزيا (ولايات ميكرونيزيا الموحدة) وناورو وبابوا غينيا الجديدة وساموا وجزر سليمان وتونغا، إلى تحسين قدرات الدول في مجال المراقبة التنظيمية وإرساء الأسس القانونية لترخيص المطارات وبرامج الدولة للسلامة، لضمان امتثال جميع أنشطة ترخيص المطارات ونظام إدارة السلامة للمجلد الأول - تصميم وعمليات المطارات، من الملحق ١٤ - المطارات الصادر عن الإيكاو، وغيره من المواد الإرشادية ذات الصلة لتعزيز مفهوم إدارة السلامة بالنسبة إلى الدول المشاركة، وتحسين قدرة الدول في ظل برامج الدولة للسلامة من أجل اعتماد ومراقبة خطط نظام إدارة السلامة الخاصة بمقدمي خدمات المطارات. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في سبتمبر ٢٠١١ إلى غاية ديسمبر ٢٠١٣.

منجزات المشروع

بدعم من هيئة الطيران المدني في نيوزيلندا، أجريت دورة للإيكاو عن نظام إدارة السلامة في مركز التدريب على أمن الطيران (ASTC) في أوكلاند، نيوزيلندا، مُنحت لحضورها زمالتان لكل دولة مشاركة في المشروع من جنوب المحيط الهادئ. وقد حضر الدورة ١٤ مشاركا من سبع دول.

الترتيب التعاوني لمنع انتشار وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران المدني (CAPSCA) - آسيا والمحيط الهادئ

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الذي تموله إدارة الطيران المدني وسلطات المطارات في الدول المشاركة (أفغانستان والصين (جمهورية الصين الشعبية ومنطقتا هونغ كونغ ومكاو الإداريتان الخاصتان)، والهند وإندونيسيا وماليزيا ومنغوليا وميانمار ونيبال ونيوزيلندا وبابوا غينيا الجديدة والفلبين وسنغافورة وجزر سليمان وتايلند وتونغا وفيتنام)، ومنحة من صندوق الأمم المتحدة المركزي لمكافحة الأنفلونزا ومساهمات عينية من منظمة الصحة العالمية وهيئة الطيران المدني في سنغافورة ومنظمات دولية أخرى، عبر وضع ترتيبات تعاونية بين الدول والإدارات والمطارات المشاركة، هو خفض خطر نشر المسافرين جوا للأمراض السارية مثل الإنفلونزا التي يحتمل أن تتسبب بوباء. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في سبتمبر ٢٠٠٦ إلى غاية ديسمبر ٢٠١٣.

منجزات المشروع

انضمت نيوزيلندا الى المشروع، فازداد عدد الأعضاء إلى ١٨ دولة. وفي الاجتماع ٢٣ للمجموعة الإقليمية لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في آسيا والمحيط الهادئ (APANPIRG) الذي عقد في بانكوك، قدم الاجتماع توصيات بشأن الحاجة إلى قيام الدول بتطوير وتحديث واختبار خطط تأهبها لطوارئ الصحة العامة في مجال الطيران (PHE) وفقا لمتطلبات الإيكو ومنظمة الصحة العالمية. واعتمد المؤتمر ٤٩ للمدراء العاملين للطيران المدني لآسيا والمحيط الهادئ الذي عقد في نيودلهي الاستنتاجات المتعلقة بمستقبل المشروع، بما في ذلك آليات التمويل المحتملة. وعقد الاجتماع الخامس لمشروع الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي (CAPSCA) في آسيا والمحيط الهادئ في أولان باتار، منغوليا. وأجريت زيارة مساعدة إلى نيبال، تلتها ندوة تدريبية للمستشارين الفنيين بالمكتب الإقليمي للإيكو في بانكوك.

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

هدف المشروع

الهدف من هذا البرنامج، الممول من الدول المشاركة (أفغانستان وبنغلاديش وبوتان وبروني دار السلام وكمبوديا والصين (منطقتا هونغ كونغ ومكاو الإداريتان الخاصتان) وفيجي والهند وإندونيسيا واليابان وكيريباس وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية وماليزيا وملديف ومنغوليا وميانمار ونيبال والفلبين وجمهورية كوريا وسنغافورة وسري لانكا وتيمور-ليشتي وفيتنام)، بالإضافة إلى منحة من المفوضية الأوروبية وحكومة كندا، إلى كفالة الامتثال للاتفاقات الدولية، وقواعد وتوصيات الإيكو لاسيما الملحق السابع عشر - الأمن، والأحكام ذات الصلة بالأمن في الملحق التاسع — التسهيلات والمواد الإرشادية الواردة في دليل أمن الطيران (المقيد التوزيع) الصادر عن الإيكو. ويهدف البرنامج إلى تعزيز قدرات أمن الطيران لدى الدول والإدارات المشاركة، وإنشاء هيكل إقليمي للتعاون والتنسيق في مسائل أمن الطيران وتدريب موظفي أمن الطيران. وبدأ المشروع في عام ٢٠٠٤، وجرى تمديده حتى أغسطس ٢٠١٤.

منجزات المشروع

جرى تقييم التشريعات والأنظمة الوطنية لإحدى الدول الأعضاء والانتهااء من تقرير التقييم القانوني. ووُزعت مجموعات إرشادية بشأن التصديق على اتفاقية أمن الطيران، حسب الاقتضاء. تقدمت عملية تطوير محتوى شهادة المدرب في برنامج تدريبي بمساعدة فريق عامل معني بالبرنامج التعاوني لأمن الطيران في إقليم آسيا والمحيط الهادئ (CASP-AP)، في حين بدأ العمل في حلقة عمل لتقييم المخاطر. ونُظمت دورة واحدة للمفتشين الوطنيين، وحلقة عمل واحدة لمراقبة الجودة، وندوة واحدة عن الجوانب القانونية لأمن الطيران. وتلقى أحد الأعضاء المساعدة في صياغة خطة عمل تصحيحية متعلقة بالتدقيق (CAP)، وحصل أحد الأعضاء على المشورة بشأن تحديث خطة عمله التصحيحية. وبما أن البرنامج التعاوني لأمن الطيران في إقليم آسيا والمحيط الهادئ لا يمكن أن يلبي احتياجات جميع الأعضاء من خلال موارده الخاصة، شرع البرنامج في سلسلة من مشاريع المساعدة الممولة ذاتياً باستخدام خبراء خارجيين في أمن الطيران. وتم إعداد مقترحات لمشروعين من مشاريع المساعدة وتقديمها إلى الدول للموافقة عليها. وقدم البرنامج المساعدة للمكتب الإقليمي في تنظيم مؤتمر أمن الطيران الإقليمي في كوالامبور. كما ساعد البرنامج العادي في تنظيم حفلتي عمل إقليميتين لتخطيط إدارة الأزمات وفي استكمال ترتيبات حلقة عمل لمراقبة النوعية في دولة غير عضو في البرنامج.

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

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من جمهورية الصين الشعبية وجمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية ومنغوليا وجمهورية كوريا، والمدعوم بواسطة مساهمات مالية من شركة إيرباص وشركة بوينغ ووزارة النقل الكندية ومساهمات عينية من إدارة الطيران المدني الصينية وإدارة الطيران الاتحادية الأمريكية والدول الأعضاء، هو تعزيز السلامة والكفاءة في عمليات النقل الجوي في الإقليم والتدريب والتطوير المهني للمفتشين الوطنيين في مجال صلاحية الطائرات للطيران وعمليات الطيران؛ وتنسيق السياسات والقواعد؛ وتقديم المساعدة في مجال الترخيص والتفتيش إلى الدول العاجزة حالياً عن الوفاء بالتزاماتها التنظيمية؛ وتنسيق برامج المساعدة الفنية؛ وإنشاء فريق إقليمي معني بسلامة الطيران لتنفيذ الحلول العالمية لمشاكل السلامة. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في فبراير ٢٠٠٣ إلى غاية يناير ٢٠١٨.

منجزات المشروع

اجتمعت اللجنة التوجيهية المعنية ببرنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في شمال آسيا في تشنغزو، بالصين. وشارك الفريق الإقليمي لسلامة الطيران في شمال آسيا (NARAST) في الفريق الإقليمي لسلامة الطيران المشترك بين الإيكاف ومنطقة آسيا والمحيط الهادئ (APRST) لتحديد قضايا السلامة واقتراح إجراءات لكي تنتظر فيها اللجنة التوجيهية. وتواصل تطوير المواد الإرشادية وتنظيم حلقات العمل وتقديم التدريب لدعم تنفيذ التوصيات الصادرة عن الفريق الإقليمي لسلامة الطيران في شمال آسيا. وقدمت ثمانية برامج تدريبية لفائدة ٣٣٦ مشاركاً شملت مراقبة المشغلين الجويين الأجانب، والفاحص الطبي

المعين، وإدارة المخاطر والأخطاء، والموافقة التشغيلية على الملاحاة القائمة على الأداء، ونهج الرصد المستمر، وعمليات تحويل المسار الممتدة زمنياً (EDTO)، ونظم إدارة مخاطر الإجهاد (FRMS)، وتفتيش المطارات، ونظم إدارة السلامة/برامج الدولة للسلامة (SMS/SSP)، فضلاً عن التدريب المتكرر بشأن الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسى (RVSM)، قائمة الحد الأدنى من المعدات (MEL)، والاقتراب النهائي بالنزول المستمر (CDFA) والاستعراض اليدوي. وأرسلت اثنتا عشرة بعثة إلى الصين، وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية ومنغوليا وجمهورية كوريا والتي شملت تقديم الدعم لمواصلة تطوير وتنفيذ برامج الدولة للسلامة.

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

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من حكومات أفغانستان، وبنغلاديش، وبوتان، والهند، وملديف، ونيبال، وباكستان، وسري لانكا، والمدعوم بواسطة مساهمات مالية من شركة إيرباص وشركة بوينغ ومساهمات عينية من إدارة الطيران المدني في فرنسا ومن الدول الأعضاء، هو تعزيز سلامة وكفاءة النقل الجوي في شبه الإقليم. وتشمل الأهداف الرئيسية للمرحلة الثالثة تعزيز الإطار المؤسسي الإقليمي للطيران، والمساعدة في وضع إطار تنظيمي موحد، وتعزيز نهج النظام الشامل للقيام بأنشطة مراقبة السلامة استناداً إلى التنفيذ الفعال لقواعد وتوصيات الإيكاو وإلى قدرات المراقبة التي تمتاز بالكفاءة، ووضع نظام إقليمي لتبادل المعلومات لتحسين فرص الحصول على المعلومات ذات الصلة بالسلامة، ومساعدة سلطات الطيران المدني في الدول الأعضاء في جهودها الرامية إلى الامتثال للقواعد الدولية والوطنية للطيران المدني، ودعم تنمية الموارد البشرية في مجال الطيران المدني. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في عام ١٩٩٧ إلى غاية ديسمبر ٢٠١٧.

منجزات المشروع

اجتمعت اللجنة التوجيهية للبرنامج في داكا، ببنغلاديش. وشارك الفريق الإقليمي لسلامة الطيران في جنوب آسيا في الفريق الإقليمي لسلامة الطيران المشترك بين الإيكاو وآسيا والمحيط الهادئ من أجل تحديد قضايا السلامة واقتراح الإجراءات لكي تنتظر فيها اللجنة التوجيهية. وتُظم ثلاثة وعشرون برنامجاً تدريبياً لفائدة ٨٣٤ موظفاً من سبع دول في مجالات الموافقة التشغيلية وتنفيذ الملاحاة القائمة على الأداء، ومناولة البضائع الخطرة، وترخيص المطارات، واختبار احتكاك المدارج، وبرنامج تقييم مراقبة سلامة الطائرات الأجنبية في إطار الملاحاة القائمة على الأداء. ووُضعت نماذج للأنظمة والقواعد القياسية والمواد الإرشادية واستُخدمت في البرامج التدريبية ذات الصلة. وبمساعدة من برنامج الإيكاو لإجراءات الطيران، أجريت حلقتا عمل تنفيذيتان ودورتان عن الموافقة التشغيلية في ملديف وباكستان بدعم من شركة إيرباص. وجرى الاضطلاع بتسع وعشرين بعثة مساعدة فنية.

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

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من حكومات بروني دار السلام، وكمبوديا، والصين (منطقة هونج كونج الادارية الخاصة ومنطقة ماكاو الادارية الخاصة)، واندونيسيا، وجمهورية لاو الشعبية الديمقراطية، وماليزيا، وميانمار، والفلبين، وسنغافورة، وتايلند، وتيمور - ليشتي، وفيتنام، والمدموم بواسطة مساهمات مالية من شركة ايرباص وشركة بوينغ ومساهمات عينية من إيرباص، والإدارة العامة للطيران المدني في فرنسا، وإدارة الطيران الاتحادية الأمريكية والدول الأعضاء، هو تعزيز سلامة وكفاءة عمليات النقل الجوي في الإقليم والتدريب والتطوير المهني للمفتشين الوطنيين لصلاحية الطائرات للطيران وعمليات الطيران، وتوحيد السياسات والأنظمة، وتوفير المساعدة في الترخيص والتفتيش إلى الدول غير القادرة حالياً على الوفاء بالالتزامات التنظيمية، وتنسيق برامج المساعدة الفنية، وإنشاء فريق إقليمي لسلامة الطيران لتنفيذ الحلول الموضوعية عالمياً للشواغل المتعلقة بالسلامة. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠١ إلى غاية يونيو ٢٠١٦.

منجزات المشروع

اجتمعت اللجنة التوجيهية لبرنامج التنمية للسلامة التشغيلية في سنغافورة. وشارك الفريق الإقليمي لسلامة الطيران في جنوب شرق آسيا في الفريق الإقليمي لسلامة الطيران المشترك بين الإيكاو وآسيا والمحيط الهادئ من أجل تحديد قضايا السلامة واقتراح الإجراءات لكي تنتظر فيها اللجنة التوجيهية. ونُظمت خمس عشرة دورة، وندوة وحلقة عمل تتناول مواضيع مختلفة من قبيل طب الطيران، والبضائع الخطرة، وقاعدة بيانات مراقبة المشغلين الجويين الأجانب، والملاحة القائمة على الأداء، ونظم إدارة السلامة، حضرها ٥٢٧ مشاركاً. وجرى عقد سبع وثلاثين بعثة واجتماعاً/حدثاً لدعم الدول الأعضاء. وجرى القيام بسبع وعشرين بعثة مساعدة فنية، منها ١٤ لدعم متابعة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة وتنفيذ الإجراءات التصحيحية، وكذا الانتقال إلى نهج الرصد المستمر، بغية دعم جميع الإدارات الأعضاء.

إقليم أوروبا والشرق الأوسط

الترتيب التعاوني لمنع انتشار وإدارة أحداث الصحة العامة في مجال الطيران الدولي (CAPSCA) - الشرق الأوسط

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من صندوق الأمم المتحدة المركزي لمكافحة الإنفلونزا، وبمساهمات عينية من منظمة الصحة العالمية وهيئة الطيران المدني في سنغافورة وغيرها من الدول والمنظمات الدولية، هو من خلال الترتيبات التعاونية بين الدول المشاركة وإداراتها (الأردن، إيران (جمهورية - الإسلامية)، البحرين، السودان، عمان، قطر، لبنان، مصر، المملكة العربية السعودية)، خفض خطر نشر المسافرين جواً للأمراض السارية مثل الإنفلونزا

التي يحتمل أن تتسبب في وباء. ويقدم المشروع المساعدة إلى الدول لتمكينها من الالتزام بالقواعد والتوصيات ذات الصلة الصادرة عن الإيكاو في الملاحق ٦ و ٩ و ١١ و ١٤ و ١٨ ووثيقة إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (PANS-ATM) الوثيقة (Doc 4444) والمبادئ الإرشادية المرتبطة بها والمتعلقة بالتخطيط لحالات الطوارئ الخاصة بالصحة العامة. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في مايو ٢٠١٠ وكان من المتوقع أن يدوم سنتين.

منجزات المشروع

انضمت إلى المشروع تسع دول في ٢٠١٢. وأجريت زيارات للمساعدة في ثلاثة مطارات دولية. وعقد اجتماعان إقليميان في المكتب الإقليمي للإيكاو في القاهرة. وفي أثناء الاجتماع الثالث عشر للفريق الإقليمي لتخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في الشرق الأوسط الذي عقد في أبو ظبي، كان هناك تأكيد للترتيبات التعاونية من دول في المنطقة.

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

هدف المشروع

يتمثل هدف هذا المشروع، الذي تموله حكومات البحرين والكويت والإمارات العربية المتحدة، بدعم من شركة إيرباص وشركة بوينغ ووكالة السلامة الجوية الأوروبية وإدارة الطيران الاتحادية الأمريكية وشركة طيران الاتحاد التابعة لدولة الإمارات العربية المتحدة، في تعزيز سلامة وكفاءة النقل الجوي في منطقة دول الخليج، وذلك بتوحيد التطبيق الفعال للقواعد القياسية الدولية والأحكام واللوائح والإجراءات الوطنية ذات الصلة بمراقبة السلامة، مما يساهم بالتالي في تحقيق التنمية الاجتماعية والاقتصادية للمنطقة وتعزيز أكبر للتعاون فيما بين الدول المشاركة. وهو يهدف أيضا إلى إنشاء هيكل إقليمي للتعاون والتنسيق في المسائل ذات الصلة بأمن الطيران وفي تدريب موظفي أمن الطيران. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في ٢٠٠٥ وكان من المتوقع أن يدوم خمس سنوات إلى غاية ديسمبر ٢٠١٥.

منجزات المشروع

استمر المشروع في المساعدة على إعداد وتنفيذ القواعد الموحدة بشأن الملاحة الجوية، والمواد الإرشادية المرتبطة بها. وجرى تدريب الموظفين الفنيين والمفتشين من خلال تقديم دورات أشرف عليها خبراء معنيون بالمشروع، وتقديم الدعم في تنظيم التدريب الذي يقوم به الشركاء في مجال السلامة، أي الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران واتحاد النقل الجوي الدولي وإدارة الطيران الاتحادية الأمريكية، وكذا تقديم التدريب في أثناء العمل، وتنظيم أحداث للتوعية، وحلقات عمل وندوات. وأعدت قواعد عامة للملاحة الجوية وما يرتبط بها من إجراءات امتثالا للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو كما جرى تعديل بعض المتطلبات في قواعد الوكالة الأوروبية لسلامة الطيران التابعة للمفوضية الأوروبية. وجرى إعداد كتيب إرشادي بشأن الملاحة القائمة على الأداء (PBN) وأداء الملاحة المطلوب (RNP) ولوائح اعتماد ومراقبة

المشغلين الجويين الأجانب وكذا أدلة إجراءات، وقدمت إلى ثلاث دول أعضاء من أجل استعراضها والموافقة عليها قبل نشرها في الشكل النهائي.

تنمية السلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في كومنولث الدول المستقلة (COSCAP-CIS)

هدف المشروع

يمثل هذا المشروع اتفاقاً تعاونياً بين دول كومنولث الدول المستقلة (أي أرمينيا وأذربيجان وبيلاروس وجورجيا وكازاخستان وقيرغيزستان وجمهورية مولدوفا والاتحاد الروسي وطاجيكستان وتركمانستان وأوكرانيا وأوزبكستان)، وينفذ بمساهمات عينية من مجمع إليوشين للطيران ولجنة الطيران المشتركة بين الدول وإدارة الطيران الاتحادية الأمريكية وبمساهمات مالية من شركة إيرباص. وتتمثل أهدافه في تعزيز قدرات الدول المشاركة في مجال مراقبة السلامة الجوية عن طريق إنشاء مركز تدريبي/استشاري إقليمي في مجال سلامة الطيران تابع للجنة الطيران المشتركة بين الدول، وتقديم المساعدة في إزالة الثغرات، وتوفير التدريب للمفتشين الوطنيين، وتحقيق التجانس بين تشريعات الطيران الوطنية حسب الاقتضاء. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠١ وكان من المتوقع أن يدوم ٦ سنوات إلى غاية ديسمبر ٢٠١٣.

منجزات المشروع

شارك منسق المشروع في مختلف الاجتماعات والندوات بما في ذلك معرض طائرات هليكوبتر في دالاس، حيث قدم عرضاً عن المشروع، والتقى مع الشركات المصنعة للهليكوبتر بهدف إنشاء فريق دولي للسلامة المتعلقة بطائرة الهليكوبتر (IHST-CIS) في المنطقة؛ وحلقة عمل لإيرباص بشأن أداء الطيران في منطقة محطة مطار سوتشي خلال دورة الألعاب الأولمبية لعام ٢٠١٤؛ واجتماع إيرباص التواصلي بشأن عمليات الطائرات؛ وندوة بوينغ بشأن تقييم المخاطر والتخفيف من فقدان السيطرة أثناء الطيران (LOC-I)، وارتباط الطائرات بالمرتفعات وهي تحت السيطرة (CFIT) والخروج من المدرج (RE)؛ وندوة إيرباص بشأن إزالة الجليد؛ وندوة للمفوضية الأوروبية (EC) بشأن برنامج تقييم سلامة الطائرات الأجنبية (SAFA)؛ وندوة إيرباص الرفيعة المستوى بشأن الوعي بإدارة الصيانة. وأنشئ فريق الخبراء الإقليميين كنواة للمبادرات الجديدة في المنطقة. وأعد فريق سلامة الطيران المدني (CAST-CIS) ورقة معلومات مع توصيات عملية بشأن الوقاية من الحوادث والوقائع بما يتماشى مع قرار فريق التنسيق التابع للفريق الإقليمي الأوروبي للسلامة الجوية (RASG-EUR(COG-1)). الذي قدم في الاجتماع الثاني لفريق التنسيق. ووضع برنامج سلامة الطيران في المنطقة لعام ٢٠١٣ وقدم إلى مجلس الطيران المدني للموافقة عليه واستخدامه في المجال الجوي.

— انتهى —