



Doc 9975

وثائق لدورة الجمعية العمومية
في سنة ٢٠١٣

التقرير السنوي للمجلس

٢٠١١

منظمة الطيران المدني الدولي

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

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

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

قد أبرمت هذه الاتفاقية تحقيقا لهذه الأغراض.

ديباجة اتفاقية الطيران المدني الدولي

الموقعة في شيكاغو في ١٩٤٤/١٢/٧

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 ٢٠١١، الذي أعد وفقا لأحكام المادة ٥٤(أ) من اتفاقية الطيران المدني الدولي. ويشكل هذا التقرير جزءا من مستندات الدورة القادمة للجمعية العمومية التي ستعقد في سنة ٢٠١٣ ولكنه سيوزع الآن على الدول الأعضاء للإحاطة به علما. وسوف يرسل أيضا إلى المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة عملا بالفقرة ٢ (أ) من المادة السادسة من الاتفاق المعقود بين الايكاو والأمم المتحدة.



تنفيذ قرارات الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية

في سنة ٢٠١١، شرعت الايكاو في العمل بشكل منتظم على تنفيذ قرارات الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية، وعلى الأخذ بعملية في الإدارة تقوم على الابتكار وتحديد المخاطر، ومن شأن هذه العملية أن تتيح للمنظمة التعامل بفعالية مع القوى الهائلة التي تدفع نحو تغيير قطاع النقل الجوي، ومع السياقات السياسية والاقتصادية والاجتماعية التي تؤثر فينا جميعا.

والأسس التي نستند إليها في ذلك متينة. فالنقل الجوي العالمي كأحسن ما يكون من ناحية السلامة والأمن، ونحن قد قلصنا بشكل كبير من تأثير الطيران في البيئة. بيد أن الصعوبة الكبرى التي نواجهها تكمن في وتيرة النمو المطردة وغير المسبوقة لحركة الطيران المتوقعة خلال العقود القادمة. ومن الصعب علينا أيضا محاولة التنبؤ بما سيكون عليه النقل الجوي بعد ٣٠ سنة أو ٢٠ سنة أو حتى ١٠ سنوات من الآن، وبما سيترتب عن ذلك بالنسبة للسلطات التنظيمية.

ولكن الايكاو تظل متيقظة ومواكبة للقضايا والاتجاهات المستجدة. ونحن قد دأبنا على التحلي بروح المبادرة، مع العمل في الوقت نفسه على توخي المرونة اللازمة من أجل مواجهة الأمور بسرعة وبنقطة عند الاقتضاء.

وعموما، تظل برامجنا وأنشطتنا متسقة مع أهدافنا الاستراتيجية الثلاثة المتمثلة في السلامة، والأمن، وحماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي. فمن دون هذه الأهداف لن يكون بوسعنا أن نستمر في الاستفادة بالمنافع الهائلة التي يحققها لنا دائما النقل الجوي.

أما التحسينات المستمرة في السلامة فهي ذات تأثير إيجابي مباشر في مجمل الكفاءة والأداء البيئي لمنظومة النقل الجوي. وهي تعزز أيضا جدوى العمليات وربحياتها، وتزيد من ثقة الجمهور بهذا النوع من النقل.

والتحسينات المتواصلة في أمن الطيران تسهم بدورها في إكساب العمليات المزيد من الكفاءة والفعالية من حيث التكلفة، مما يحسن سفر المسافرين ويجعل البضائع التي يكتسي فيها عامل الوقت أهمية حاسمة تصل إلى كافة أنحاء العالم.

أما حماية البيئة فهي تُلبّي ضرورات اجتماعية ودوافع تشغيلية. فالتقليل من استهلاك الوقود يحسّن من البصمة الكربونية لشركات الطيران، فضلاً عن الأرباح التي تحققها هذه الشركات. والنجاح الذي حققناه في بناء الطائرات التي تحدث قدراً أقل من الضوضاء من شأنه أن يفضي إلى تحسين نوعية الحياة في المطارات وفي المناطق المحيطة بها.

وبعرض هذا التقرير السنوي إنجازات الايكاو والتحديات التي واجهتها في كل هذه الميادين. وهو يبرز عزمنا على الذهاب شوطاً آخر في تحسين سلامة الطيران عبر العالم، وتركيزنا المتجدد على تعزيز شبكة الأمن العالمية، وسعينا الدؤوب إلى إيجاد حل تعاوني لمراعاة البيئة، ومشاركتنا النشطة في تهيئة البيئة التنظيمية لبلوغ التنمية المستدامة للنقل الجوي الدولي.

ويُعطي التقرير، في الوقت نفسه، لمحة عن خطة الأعمال المتجددة التي اعتمدها المجلس لتمكين المنظمة من التخفيف من حدة المخاطر ومن التكيف مع التغييرات المستجدة في عالم الطيران المدني. وتُحدّد خطة الأعمال، بالنسبة لبداية فترة الثلاث سنوات الجديدة في عام ٢٠١٤، جملة من المسائل والاتجاهات الناشئة الرئيسية ضمن كل هدف من الأهداف الاستراتيجية، مما يزود المنظمة والأطراف الأخرى برؤية عامة للمواضيع وتساعد على وضع الخطط اللازمة.

وضمن مجال السلامة، تتضمن هذه المواضيع ما يلي: زيادة الطلب على مساعدة الايكاو في عمليات التأهيل وإعادة البناء في أعقاب النزاعات أو الأزمات؛ وإنكاء الوعي بالجوانب المتعلقة بالعوامل البشرية مع زيادة التشغيل الآلي في مقصورة القيادة؛ ودخول الطائرات الموجهة عن بعد المجال الجوي غير المعزول؛ والتنسيق بين إطار الايكاو لرصد السلامة والأطر الخاصة بالدول والمنظمات الدولية، وتوسيع نطاق نقل البضائع الخطرة بطريق الجو.

أما بالنسبة للأمن، فسينصبّ التركيز على ما المواضيع التالية: المسائل ذات الأولوية فيما يتعلق بإدارة المخاطر الأمنية والتسهيلات؛ والاعتراف بالنهوض المكافئة في بلوغ الأهداف المتعلقة بالأمن؛ والاستراتيجية الجديدة فيما يتعلق بأمن وثائق السفر؛ وزيادة الشفافية فيما يخص نتائج المراجعة والتقييم؛ ومواد التدريب التي تتناول المجالات ذات الأولوية المتعلقة بالتهديدات والمخاطر الأمنية؛ وتزويد الدول بالمساعدة القصيرة والطويلة الأجل حتى تلتزم بأحكام الايكاو المتعلقة بالأمن.

وفيما يتعلق بالبيئة، ثمة حاجة إلى الأمور التالية: وضع المعايير المتطورة اللازمة التي ستستند إليها منظومة طيران الغد؛ وتيسير تبادل المعلومات عن توافر فرص الوصول إلى التمويل الشؤون البيئية؛ وتحديد الملامح التشغيلية وأنماط التنفيذ للخطة العالمية للتدابير القائمة على آليات السوق من أجل الحد من الانبعاثات الناجمة عن الطيران؛ ورسم سياسات ومعايير للمساعدة على تنسيق ودعم عملية تطوير أنواع الوقود البديلة المستدامة؛ واعتماد معايير أكثر صرامة في ما يخص الحد من ضوضاء الطائرات.

أمّا فيما يتعلق بالتنمية المستدامة للنقل الجوي فستكون المواضيع كالاتي: تنفيذ توصيات المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي من أجل تهيئة بيئة تنظيمية عالمية أفضل وتحقيق النقل الجوي المستدام؛ وتعزيز برنامج الايكاو الجديد للإحصاءات؛ ووضع استراتيجيات مبتكرة لاجتذاب الجيل القادم من المهنيين العاملين في مجال الطيران والاحتفاظ بهم.

وكانت التوصيات البالغة الأهمية الصادرة عن الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية قد جاءت كثمرة لروح التوافق والعمل من أجل الوصول إلى الحلول الوسط. وسيوفّر التعاون بين الدول الأعضاء، ومع شركاء القطاع، السبل التي تكفل نجاح تنفيذ هذه القرارات وسائر المبادرات الواردة في هذا التقرير.



روبرتو كوبيه غونزاليس
رئيس المجلس

المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية

المقر الرئيسى

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

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

الدول الأعضاء في المجلس

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

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

©ICAO 2012

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

طبع على ورق مصنوع من ألياف سبق استعمالها.

ملاحظات

مرفات هذا التقرير متاحة على الموقع التالي:

www.icao.int/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 الأمانة العامة بشأن الوضع القانوني لأي بلد أو إقليم أو مدينة أو منطقة أو سلطاتها، أو فيما يتعلق بتعيين تخومها أو حدودها.

أنشئت الايكاو في سنة ١٩٤٤ للنهوض بالتطور الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في شتى أنحاء العالم، وهي إحدى الوكالات المتخصصة التابعة لمنظمة الأمم المتحدة، وتتولى وضع القواعد والأنظمة اللازمة لسلامة الطيران وأمنه وكفاءته وانتظامه، واللازمة 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 ٢٠١١
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	 استعراض مالي عام
	 المرفقات
	 www.icao.int/Pages/annual-reports.aspx

عالم النقل الجوي في عام ٢٠١١



عالم النقل الجوي في عام ٢٠١١

وفقا للإحصائيات الأولية للنقل التي جمعتها الإيكاو، ارتفعت عدد الركاب الكيلومترين عبر العالم ضمن مجموع الخدمات المنتظمة (أي الخدمات الدولية والمحلية معا) بنسبة ٦,٥٪ (الخدمات الدولية ٧,١٪ والخدمات المحلية ٥,٤٪) عما كانت عليه في عام ٢٠١٠. ونقلت شركات الطيران التابعة لـ ١٩١ دولة عضو في الإيكاو حوالي ٢,٧ بليون راكبا في عام ٢٠١١، أي بحوالي ٥,٦٪ زيادة عن عام ٢٠١٠. وبلغ عدد عمليات المغادرة على الخدمات المنتظمة ٣,١ مليون عملية في العالم في عام ٢٠١١ بعد أن كان ٢٩ مليون عمليا في عام ٢٠١٠. ويمكن الاطلاع على الإحصاءات المفصلة للنقل الجوي في موقع الإنترنت التالي: www.icao.int/Pages/annual-reports.aspx.

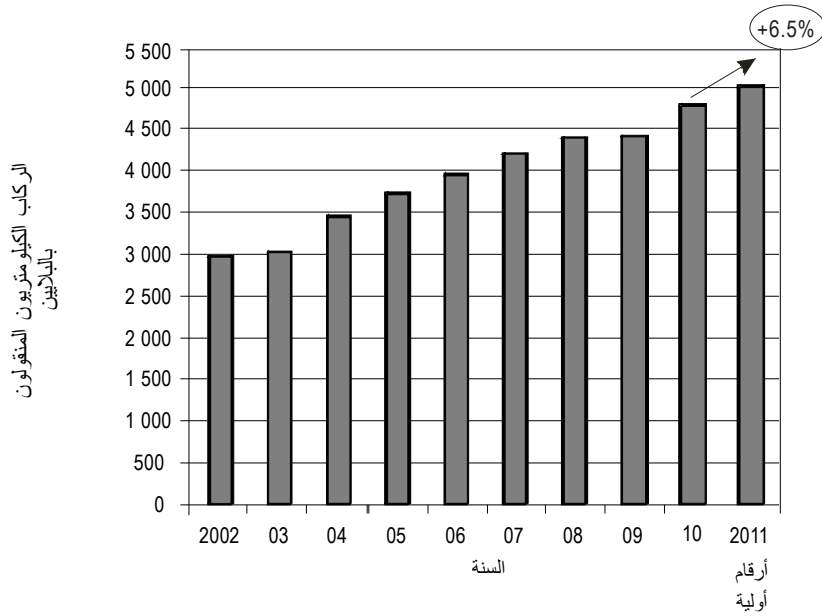
وكان ارتفاع الحركة الجوية انعكاسا للنمو الاقتصادي الإيجابي في مختلف أنحاء العالم وفي كل الأقاليم. ووفقا لتقديرات HIS Global Insight، إحدى المنظمات العالمية الرئيسية في مجال التنبؤات الاقتصادية، يُقدر أن الناتج المحلي الإجمالي العالمي الحقيقي قد ارتفع بنسبة ٣,٧٪ في عام ٢٠١١.

ومن حيث عدد الركاب الكيلومترين، سجلت حركة النقل الجوي الدولي نموا بنسبة ٧,١٪ في عام ٢٠١١. وحقق شركات طيران المنطقة الأوروبية أعلى نسبة زيادة في حركة النقل الجوي، مسجلة نموا بنسبة ٩,٦٪، تلتها شركات الطيران في الشرق الأوسط (٨,٨٪)، ومنطقة أمريكا اللاتينية والبحر الكاريبي (٦,٤٪)، وآسيا والمحيط الهادئ (٦٪). ولقد استفادت أوروبا أيضا من استمرار قدرة الناقلين بتكاليف منخفضة على توسيع دائرة أسواقهم للنقل من نقطة إلى أخرى. ونمت حركة النقل الدولي في أسواق أفريقيا وأمريكا الشمالية بنسبة ١,١٪ و ٣,٤٪ على التوالي. غير أن هذا النمو البطيء نسبيا، 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 ٥,٤٪ مقارنة بما كان عليه في عام ٢٠١٠. ومقابل معدلات النمو بنسبة ١,٩٪ و ٢٪ و ٣,٩٪ في أفريقيا وأمريكا الشمالية والشرق الأوسط، وصلت نسبة النمو إلى ٧٪ في أوروبا، و ٩,١٪ في منطقة آسيا والمحيط الهادئ، و ١٣,٥٪ في أمريكا اللاتينية.

وارتفع حجم الخدمات الجوية في آسيا والمحيط الهادئ بفضل الزيادة في سوق الصين المحلية التي وصلت إلى حوالي ١١,٧٪. أما في أمريكا الشمالية، التي ما تزال سوقها تشكل أكبر سوق محلية في العالم، فإن التباطؤ في نمو حركة النقل يؤكد نضج هذه السوق.

وبشكل عام، أدى النمو في حركة النقل الجوي الدولي وفي الأسواق المحلية في البلدان النامية، مرفوقا بنمو اقتصادي إيجابي في الاقتصادات المتقدمة، إلى ظهور أنماط مختلفة من النمو، ولوحظت في ذلك أوجه تقاطع بين الأقاليم.



الشكل ١: الحركة المنتظمة الإجمالية

الركاب الكيلومترات المنقولون - ٢٠٠٢ إلى ٢٠١١

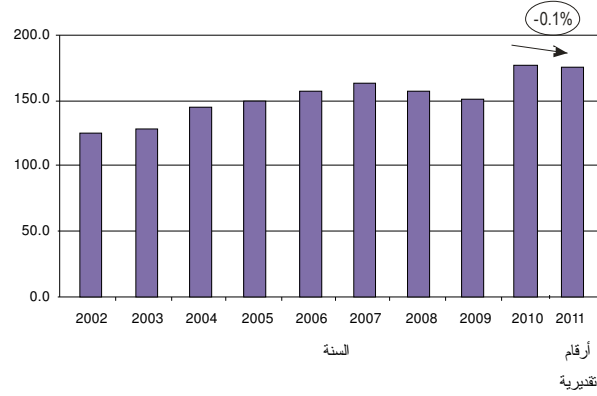
وارتفعت السعة التي وفرتها شركات الطيران في العالم، المعرب عنها بعدد المقاعد الكيلومترية المتاحة، بنسبة ٦,٧٪. وبينما تراوحت الزيادة في السعة بين ٢,٥٪ في أمريكا الشمالية و ٩,٧٪ في أوروبا، لم يتغير معامل الحمولة في العالم مقارنة بعام ٢٠١٠.

أما بالنسبة للنقل الجوي للبضائع، فقد سجلت الأطنان الكيلومترية المنقولة من البضائع انخفاضا هامشيا بنسبة ٠,١٪، حيث بلغت هذه البضائع المنقولة نحو ٥١,٤ مليون طن. وسجل الناقلون في الشرق الأوسط وأمريكا اللاتينية وأوروبا أعلى نسبة نمو، فيما سجلت المناطق الأخرى إما نموا سلبيا أو نموا هامشيا وذلك أساسا بسبب بطء الانتعاش الاقتصادي المتوقع في الاقتصادات المتقدمة.

وقد تأثر نقل البضائع جواً بشكل سلبي جراء الصعوبات الاقتصادية في أوروبا، وتراجع الصادرات الصينية، والمنافسة القوية من قطاع النقل البحري.

وتتوقع الإيكاو، استنادا إلى الأرقام المتاحة، أن تكون نسبة أرباح التشغيل في حدود ٢,٢٪ من إيرادات التشغيل.

ومن المتوقع أن ينمو الاقتصاد العالمي بأكثر من ٣,٥٪ سنويا على مدى العامين القادمين؛ وعلى هذا الأساس، تتوقع الإيكاو أن تشهد المسافة الكيلومترية التي يقطعها المسافرون عبر العالم زيادة بأكثر من ٦٪ خلال العامين المقبلين. أما أسعار النفط، التي تجاوزت ١٠٠ دولار في نهاية العام والتي سجلت زيادة بنحو ٣٥٪ عن السعر المتوسط المسجل قبل عام، فهي ما تزال تشكل عقبة محتملة أمام النمو رغم كون تسليم طائرات جديدة تتسم بالكفاءة في استهلاك الوقود من شأنه أن يخفف من وطأتها.



الشكل ٢: مجموع حركة نقل البضائع على الخدمات المنتظمة

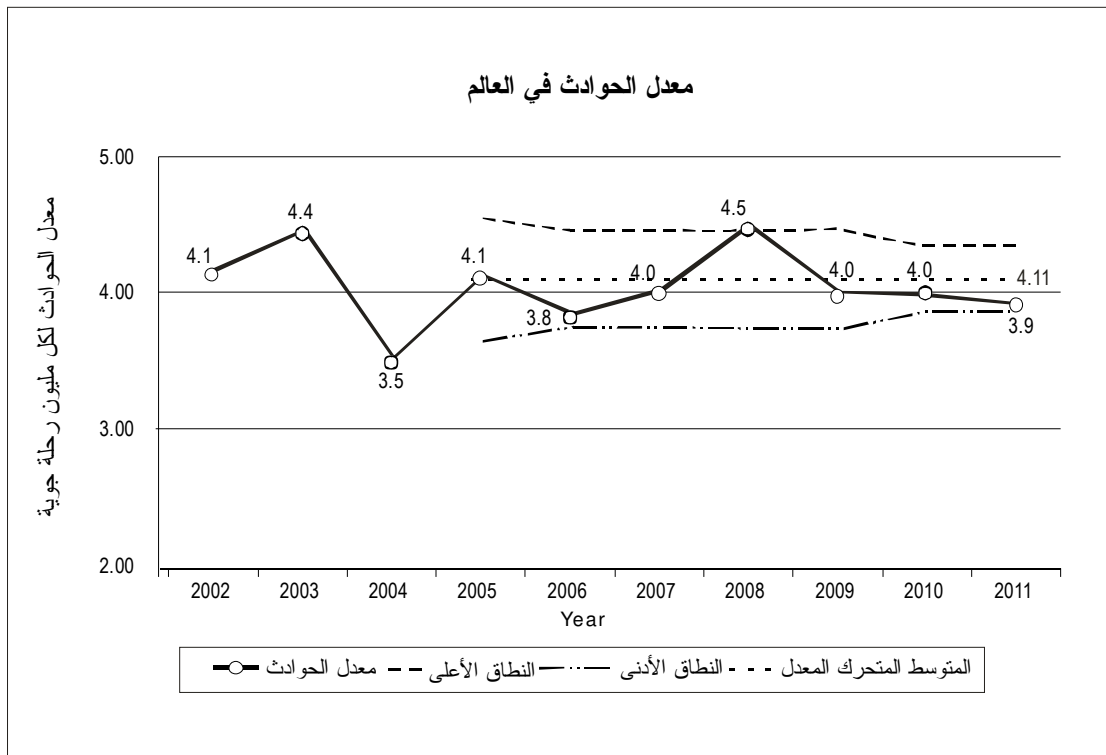
وفي إطار الحديث عن الطائرات الجديدة، قام المصنَّعان الرئيسيان للطائرات بتسليم أكثر من ١٠٠٠ طائرة، حيث من المتوقع أن تحل ٣٥٪ تقريباً من هذه الطائرات محل طائرات عاملة في أسواق ناضجة. وستسهم الطائرات الجديدة الموفرة للوقود في التقليل من البصمة الكربونية لقطاع الطيران، وفي دعم الجهود المبذولة لمواجهة تغير المناخ.

ووفقاً لتحليل بيانات السلامة العالمية بشأن طائرات النقل الجوي التجاري ذات الكتلة الإقلاعية المرخصة القصوى التي تزيد على ٢٥٠ كيلوغراماً، وقع ١٢٦ حادث طائرة (منها ١٦ حادثاً مميتاً) في الخدمات الجوية المنتظمة في عام ٢٠١١، أي بزيادة قدرها ٤٪ عن عام ٢٠١٠ الذي أبلغ خلاله عن حدوث ١٢١ حادثاً. وشهد عدد الركاب الذين قُضوا في حوادث الخدمات الجوية المنتظمة عبر العالم انخفاضاً من ٧٠٧ حالة وفاة في عام ٢٠١٠ إلى ٤١٤ حالة وفاة في عام ٢٠١١، أي بنسبة نقص تفوق ٤٠٪. وعلى الرغم من زيادة عدد الحوادث في عام ٢٠١١، بسبب نمو حركة النقل الجوي العالمي، فإنّ النسبة العالمية للحوادث ظلت دونما تغيير، أي عند مستوى ٣,٩ حادث لكل مليون رحلة منتظمة، وذلك في مقابل ٤ حوادث لكل مليون رحلة منتظمة في عام ٢٠١٠.

أما العمليات التجارية غير المنتظمة لنقل المسافرين فهي قد سجلت ٣٦ حادثاً (منها ٩ حوادث مميتة)، مقارنة بـ ١٧٧ حادثاً في العام السابق (بحسب البيانات الأولية). وقد سجل عدد وفيات الركاب المرتبطة بالعمليات التجارية غير المنتظمة انخفاضاً ليصل إلى ١١٢ حادثاً بعد أن كان يبلغ ١٩٣ حادثاً عام ٢٠١٠. ولم يكن بالإمكان تقدير معدلات الحوادث للعمليات غير المنتظمة بسبب عدم توفر الأرقام المستوفاة بشأن حركة النقل ذات الصلة بهذه الخدمات.

وفيما يخص أفعال التدخل غير المشروع، سجلت ستة من هذه الأفعال في عام ٢٠١١، وشملت محاولتين للاستيلاء على الطائرة، وعملاً تخريبياً، وثلاثة أفعال أخرى منها محاولتان للتخريب. وقد أُرجبت هذه الأفعال في الإحصاءات السنوية للاستعانة بها في تحليل الاتجاهات والتطورات.

وللحصول على قدر أكبر من الشمول فيما يتعلق ببيانات السلامة، يمكن للقراء الرجوع إلى قاعدة البيانات (<http://www2.icao.int/en/ism/istars>) على شبكة الإنترنت.



الشكل ٣: معدل واتجاه الحوادث في العالم للأعوام ٢٠٠٢ إلى ٢٠١١
(عدد الحوادث في كل مليون رحلة مغادرة منتظمة)

الهدف الاستراتيجي (أ) : السلامة



السلامة

تشكل سلامة نظام النقل الجوي الدولي عنصراً أساسياً بالنسبة لمهام الايكاو ورسالتها، وبالنسبة للمجتمع الدولي ككل.

وإدخال تحسينات مستمرة في هذا المجال من شأنه أن يؤثر بشكل إيجابي مباشر على كفاءة النظام وأدائه البيئي بشكل عام. كما أن هذه التحسينات تعزز استمرارية عمليات النقل الجوي التجارية وربحيته، كما تعزز ثقة الجمهور في السفر الجوي.

وتتسم أهداف وبرامج الايكاو في مجال السلامة بدرجة عالية من التنسيق والتعاون، وتعكس 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.

وتعمل الايكاو على تعزيز هذه المجالات عن طريق بناء استراتيجيات السلامة التي تعتمد على أساس مبادئ الإدارة المتقدمة للمخاطر، وهي قوام البرامج الوطنية للسلامة (SSP) ونظم إدارة السلامة (SMS).

وفي عام ٢٠١١، سعت الايكاو، من خلال الأنشطة المعروضة أعلاه، إلى تحقيق التوازن بين المخاطر التي تم تحديدها وتقييمها من جهة، وبين ما يحتاجه قطاع الطيران من لاستراتيجيات عملية ويمكن تحقيقها للتخفيف من حدة هذه المخاطر من ناحية أخرى.

إدارة الحركة الجوية (ATM) – المجال الجوي

أداة الايكاو لتقدير وفورات الوقود

استحدثت الايكاو أداة تقدير وفورات الوقود لدعم الدول في مساعيها لتقدير المنافع البيئية للمبادرات التشغيلية الجديدة تقديراً كمياً. ويتمثل دور هذه الأداة في تقدير وفورات الوقود المحتملة ومدى خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون، وبالتالي تحسين أنشطة التخطيط واتخاذ القرارات المتعلقة بنظام الملاحة الجوية. ويجري نشر هذه الأداة لتطبيقها في جميع مناطق الايكاو.

المسارات المرنة "iFlex"

قامت الايكاو بدور فعال في دعم تخطيط وتنفيذ التجارب التشغيلية التي قام بها اتحاد النقل

الجوي الدولي لاستحداث مسارات أكثر مرونة عبر الأطلسي تربط جوهانسبرغ (جنوب أفريقيا) بأطلانطا (الولايات المتحدة). وقد دخلت هذه المسارات المرنّة "iFlex" حيز الخدمة بشكل كامل حيث تتيح زمن رحلة أقصر وقدراً أكبر من كفاءة الوقود وكمية أقل من انبعاثات ثاني أكسيد الكربون على الرحلات الطويلة عبر مناطق متعددة لمعلومات الطيران.

نظم التحكم في الطائرة عن بعد

نشرت الايكاو في آذار/مارس مواد إرشادية لمساعدة الجهات التنظيمية في المسائل المتعلقة بنظم التحكم في الطائرة عن بعد ونظم الطائرات غير المأهولة، على شكل كتاب دوري عنوانه نظم الطائرات غير المأهولة (Cir 328). وفي نيسان/أبريل، أقرت لجنة الملاحة الجوية مشروع تقرير لمجلس الايكاو يتضمن توصيات عن القواعد والتوصيات الدولية الجديدة المزمع إدراجها في الملحق ٢ (قواعد الجو) والملحق ٧ (علامات الجنسية وتسجيل الطائرات).

التعديل ١ لخطة الطيران الجديدة

واصلت الايكاو دعم الدول عن طريق تنفيذ التعديل ١ لخطة الطيران الجديدة في إجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (PANS-ATM، الوثيقة 4444 Doc) التي أقرها مجلس الايكاو في أيار/مايو ٢٠٠٨، على أن يكون تاريخ التطبيق ٢٠١٢/١١/١٥. وللدخول من خطر حدوث عطل تشغيلي هام جراء تنفيذ خطة الطيران الجديدة، فقد نظمت الايكاو مجموعة حلقات دراسية في كندا ومصر وفرنسا وكينيا والمكسيك وبيرو والفلبين والسنغال وتايلند والمملكة المتحدة والولايات المتحدة، وقدمت المساعدة في التنسيق بين المناطق حسب الاقتضاء.

الملاحة القائمة على الأداء

تحديث الإرشادات

أعدت طبعة جديدة من دليل الملاحة القائمة على الأداء (PBN) (الوثيقة 9613 Doc)، وتتضمن ثلاث مواصفات ملاحية جديدة (RNP-2 و RNP-0.3 و RNP-Advanced) فضلاً عن متطلبات الأداء فيما يخص الدوران الذي يمكن التنبؤ به.

وأنجز مجلدان جديان لدليل ضمان الجودة في تصميم إجراءات الطيران (Doc 9906) بشأن الموافقة على الرحلات ومتطلبات كفاءة الطيارين. وسيستخدم هذان الدليلان في عملية الموافقة على نهج الملاحة القائمة على الأداء. كما صيغ دليل إرشادي جديد للايكاو عن عمليات الصعود المستمر.

بناء القدرات في مجال الملاحة القائمة على الأداء

أجرى فريق الايكاو الإقليمي للملاحة القائمة على الأداء زيارات إلى الإمارات العربية المتحدة والمكسيك وألمانيا وكينيا. ويقوم الفريق بتقييم المجالات التي تحددها الدول في تحليل

الثغرات في برنامج الملاحة القائمة على الأداء، ويقدم لها توصيات لمواصلة تنفيذ البرنامج. ويُنتظر أن يواصل الفريق زيارته حتى عام ٢٠١٣ على الأقل، وسيجري تحديث نهجه باستمرار ليوكب المسائل الناشئة.

وفي جهد لإتاحة فهم أفضل للدول عن مبادئ تصميم المجال الجوي وما يرتبط بها من منافع في إطار الملاحة القائمة على الأداء، فقد نظمت حلقات عمل عن مفهوم تصميم المجال الجوي في إطار الملاحة القائمة على الأداء في كل من الهند ولتوانيا والمكسيك وأوكرانيا.

إدارة السلامة

تقرير الايكاو عن حالة سلامة الطيران العالمي

نشرت الايكاو للمرة الأولى تقريراً شاملاً عن حالة سلامة نظام النقل الجوي الدولي. ويلخص التقرير العوامل العديدة التي تؤثر على الأداء المتعلق بالسلامة ويسلط الضوء على جهود التعاون التي تنصدها الايكاو وتلك التي تشارك فيها مع شركائها بهدف التصدي للمخاطر المتعلقة بالسلامة. وهو متاح على الموقع الإلكتروني للمنظمة.

ويُظهر التقرير أن معدل الحوادث العالمي بقي على حاله طيلة السنوات الماضية، مع إنه منخفض بشكل ملحوظ إذ يمثل ٤ حوادث لكل مليون رحلة مغادرة. ويشدد التقرير على استراتيجية الايكاو لخفض معدل الحوادث من خلال تعزيز التنسيق والتجانس بين مختلف برامج السلامة على نحو متزامن ومنهجي.

ويعتمد هذا النهج الاستباقي على القدرات التحليلية الجديدة لإعطاء الأولوية للمسائل القائمة والناشئة المتعلقة بالسلامة، ولتحسين توجيه موارد التخفيف وتعزيز المجالات التي تنطوي على أكبر قدر من المخاطر.

وسينشر تقرير السلامة سنوياً من الآن صاعداً، لكي يتسنى رصد الاتجاهات العالمية في مجال السلامة وإبلاغ الجمهور بالإنجازات الهامة المتعلقة بالسلامة التي حققتها الايكاو والدول الأعضاء وشركاؤها العالميون في مجال الطيران.

أنشطة السلامة الموجهة للدول

حدّثت الايكاو خطتها العالمية للسلامة الجوية (GASP) ووسعت نطاقها وستخضع لعملية استعراض وموافقة.

وقد عُقد الاجتماع الأول لفريق إدارة السلامة في تشرين الأول/نوفمبر وأحرز تقدماً في صياغة الملحق ١٩ لاتفاقية شيكاغو. وسيُخصص الملحق لمسؤوليات الدول في مجال إدارة السلامة. ويُنتظر أن تستعرض لجنة الملاحة الجوية قريباً توصيات الفريق بشأن الملحق الجديد المتعلق بالسلامة.

ونُفّح دليل إدارة السلامة (SMM) (Doc 9859) الذي يركز على البرامج القطرية للسلامة.

التعاون في مجال السلامة

عملت الايكاو مع شركائها العديدين في مجال الطيران، مشددةً على الطابع المتعدد التخصصات للأهداف المتعلقة بالسلامة، من أجل وضع استراتيجية شاملة للسلامة ومن ثم اعتمادها. وستساعد الخطوات الأولية، كتنسيق المؤشرات الأساسية وتنفيذ برنامج التبادل العالمي للمعلومات المتعلقة بالسلامة في تيسير وتشجيع المزيد من تبادل المعلومات بشأن السلامة وتحديد المسائل المنهجية المتعلقة بالسلامة.

مبادرات أخرى في مجال السلامة

أطلقت مجموعة مبادرات إضافية لتعزيز السلامة وتحسين الكفاءة والنهوض بالقدرات. فقد أنشئت أفرقة الإيكاو الإقليمية للسلامة الجوية في جميع مناطق الايكاو لوضع وتنفيذ برامج العمل وإجراءات الإبلاغ التي تدعم إطار عمل إقليمي للأداء في مجال إدارة السلامة، على أساس الخطة العالمية للسلامة الجوية الطيران وخريطة طريق السلامة الجوية العالمية. واستهلت الايكاو منهجية "حزم التحسينات في منظومة الطيران" (ASBU)، وهو إطار عالمي يتناول مسارات الطيران ككل ويدمج عناصر الجو والأرض والتنظيم لنظام الملاحة الجوية العالمي. وقد وُضع هذا الإطار استجابة لطلب الجمعية العمومية للايكاو في دورتها السابعة والثلاثين في عام ٢٠١٠ الذي وجه المنظمة لتعزيز جهودها من أجل الوفاء بالمتطلبات العالمية لتطوير البنية التحتية وقابلية التشغيل البيئي للفضاء الجوي، مع الاستمرار في التركيز على السلامة.

وستشكل حزم التحسينات في منظومة الطيران (ASBU) وما يدعمها من خطط ومواد إرشادية، جزءاً من خطة الملاحة الجوية العالمية المنقحة. وثمة ارتباط وثيق بين تطوير البنية التحتية وقابلية التشغيل البيئي في الفضاء الجوي، وهما مصدر تعزيز كفاءة النقل وتحسين السلامة. وينبغي دراسة إدخال أي قدرة لتعزيز الكفاءة وتقييمها بعناية لضمان أن لا تقتصر هذه القدرة الجديدة، التي ستقترن بزيادة السعة، على إدامة المستوى الراهن للسلامة وإنما ستؤدي إلى تحسينه أيضاً. لذا فإن خطة الملاحة الجوية العالمية وخطة سلامة الطيران العالمية مرتبطتان بشدة وتتطوران لتدعم كل منهما الأخرى.

استمرار الصلاحية للطيران

الهالون

اعتمد المجلس في حزيران/يونيو تعديلات جديدة على الملحق ٦ (تشغيل الطائرات) والملحق ٨ (صلاحية الطائرات للطيران) لاستبدال عوامل إطفاء الحرائق الناتجة عن الهالون في الطائرة بهدف زيادة حماية طبقة الأوزون الجوية. وتلقت الايكاو توصيات لهذا الإجراء البيئي من برنامج الأمم المتحدة البيئي والأطراف الموقعة على بروتوكول مونتريال.

الاستراتيجيات العالمية لإدارة الحركة الجوية

الخطة العالمية الجديدة للملاحة الجوية

استمر العمل على تعديل الخطة العالمية للملاحة الجوية من أجل مراعاة المتطلبات والأهداف الجديدة المتعلقة ببرنامج حزم التحسينات في منظومة الطيران الجديد. ويتناول هذا البرنامج عمليات التخطيط والتنفيذ الطويلة الأمد لنظم الملاحة الجوية، متيحاً مساراً مرناً ومفصلاً للدول كي يتسنى لها الالتزام باستراتيجية الايكاو لتنسيق إدارة الحركة الجوية وتحديثها على الصعيد العالمي.

الندوة العالمية لصناعة الملاحة الجوية

عُقدت الندوة العالمية لصناعة الملاحة الجوية (GANIS) في أيلول/سبتمبر لتكون أول حدث يضم قطاع الطيران لوضع الأهداف الاستراتيجية للايكاو في مجال إدارة الحركة الجوية. وقد أقرّ المشاركون في الندوة بشدة نهج حزم التحسينات في منظومة الطيران المتفق عليه والاتجاه الاستراتيجي الذي تتبناه الايكاو في هذا الصدد. كما أتاح الحدث الحصول على ملاحظات مفيدة يُسترشد بها لتعزيز كفاءة إدارة الحركة الجوية واستدامتها.

خطط الملاحة الجوية الإقليمية

واصلت الايكاو تطوير خطط الملاحة الجوية الإلكترونية لتضمينها منهجيات تحديث الحزم وتعديل جداول تنفيذ التجهيزات والخدمات (FASID) حسب الاقتضاء. وستتاح خطط الملاحة الجوية الإلكترونية الإقليمية على شكل أدوات تفاعلية على الانترنت لفائدة الدول والمنظمات الدولية والمكاتب الإقليمية للايكاو.

تنفيذ مشروع الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسى المشترك بين أوروبا وآسيا

(EUROASIA RVSM)

أدى نجاح تنفيذ مشروع الحد الأدنى المخفض للفصل الرأسى في تشرين الثاني/نوفمبر إلى تطبيق كل من كازاخستان وقيرغيزستان والاتحاد الروسي وطاجيكستان وتركمانستان وأوزبكستان مشروع الفصل بين مستويي الطيران 290 و410، فضلاً عن انتقالها إلى جداول الايكاو لمستويات الطيران على النحو المبين في الملحق ٢ (قواعد الجو) لمجمل المجال الجوي لكل بلد منها. كما نفذت منغوليا، التي تستخدم برنامج تخصيص مستويات الطيران على النحو المطبق في كل من الصين وأفغانستان، مشروع الحد الأدنى للفصل الرأسى جزئياً بين مستويي الطيران 320 و410.

سلامة المدارج

عُقدت في مايو الندوة العالمية بشأن سلامة المدارج (GRSS) في مقر الايكاو. وتناولت الندوة مواضيع تستند إلى مبادئ إدارة السلامة، وشملت تقييم المخاطر والنظر في تدابير التخفيف التي من شأنها أن تحسّن حالة السلامة عن طريق تعزيز مساعي التوحيد والتعاون بين جميع التخصصات التشغيلية، وتبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة، وتنفيذ حلول فنية للتصدي للمسائل المتعلقة بسلامة المدارج. واستناداً إلى نتائج هذه الندوة، وُضع إطار لسلسلة

الندوات الإقليمية بشأن سلامة المدارج (RRSSs) وصاحبه التزام من المنظمات الشريكة بمواصلة دعم الأفرقة المتعددة التخصصات المعنية بسلامة المدارج والمشاركة فيها. وعُقدت الندوة الإقليمية الأولى في تشرين الأول/أكتوبر في ميامي.

كما أُعدت نسخة ثانية من مجموعة أدوات اتحاد النقل الجوي الدولي للحد من مخاطر الانحراف عن المدرج (RERR) بالتعاون بين الإيكاو وأصحاب المصلحة الآخرين. وهي تضم مجموعة من التقارير المتعلقة بسلامة المدارج، والمواد الخاصة بحلقات العمل والعروض وأفضل الممارسات. وقد أصبحت مجموعة الأدوات، التي أعدها الاتحاد في الأصل لتكون منتجاً تجارياً، متاحة مجاناً على الموقع الإلكتروني للإيكاو الخاص بسلامة المدارج. وتسلط مجموعة الأدوات الضوء على التزام الشركاء بالتعاون مع الإيكاو للنهوض بمستوى سلامة المدرج. كما نُشرت مجموعة أدوات جديدة أيضاً بشأن سلامة المدرج على الموقع الإلكتروني العام للإيكاو.

سلامة المطارات

استعرضت الدول والمنظمات الدولية الملحق ١٤ (المطارات) لتعزيز السلامة التشغيلية للمطارات. وتضمنت التحسينات إدراج أحكام أقوى بشأن منطقة السلامة في طرفي المدرج (RESA) وإجراءات السلامة المرتبطة بها واعتماد مفهوم التخطيط لحالات الطوارئ في المطار، وجيل جديد أكثر كفاءة من عوامل إطفاء الحرائق لحالات الإنقاذ وإطفاء الحريق، فضلاً عن أدوات جديدة للمساعدة على منع حالات الانحراف عن المدرج.

ونُشر كتاب دوري عن تقييم حالة سطح المدرج وقياسها والإبلاغ عنها (Cir 329) والطبعة الرابعة من دليل خدمات المطارات بعنوان مكافحة الأحياء البرية والحد منها. الجزء الثالث، (Doc 9137).

وأعدت الإيكاو المواد التدريبية المتعلقة بالتدريب الشامل للمطارات بغرض إدراجها في برنامج الاعتماد المهني لإدارة المطارات وهو برنامج المشترك بين المجلس الدولي للمطارات والإيكاو. وستساعد هذه الدورة التدريبية مشغلي المطارات على التحضير للتدريب الأولي للمطار واستيعاب التزاماتهم تجاه الامتثال المستمر لمتطلبات الترخيص.

التحقيق في الحوادث

المواد التدريبية

نُشر دليل المنظمة الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (Doc 9946) استجابةً لتوصية من الاجتماع الفرعي الأخير بشأن التحقيق في الحوادث ومنعها في عام ٢٠٠٨. ومن شأن نظام التحقق الإقليمي أن يتيح وفورات الحجم من خلال تبادل الموارد وتمكين الدول التي تنقر إلى الموارد اللازمة من إجراء تحقيقات فعالة في الحوادث، مما يتيح لها الوفاء بالتزاماتها بموجب اتفاقية شيكاغو. وتقدم الوثيقة Doc 9946 إرشادات حول طريقة إنشاء المنظمات الإقليمية للتحقيق في الحوادث والوقائع (RAIO) وتعرض واجبات ومسؤوليات الدول الأعضاء في الإيكاو في هذا الصدد.

متابعة الحوادث الأخيرة

أدت الحوادث الأخيرة لطائرات الركاب، بما فيها رحلة الخطوط الجوية الفرنسية رقم ٤٤٧ في جنوب الأطلسي في ١/٦/٢٠٠٩، إلى تجدد الوعي بأهمية توفر بيانات الرحلة أثناء التحقيقات في الحوادث. وقد ناقش فريق خبراء مسجلات الطيران التابع للإيكاو مقترحات من شأنها أن تساعد على ضمان توفر البيانات الضرورية عن الرحلة للمحققين لمساعدتهم في إجراء تحقيقاتهم، بما في ذلك الأحكام المتعلقة باستعادة مسجلات الطيران. وتشمل التعديلات قيد النظر على القواعد والتوصيات الدولية ما يلي: منارات تحديد الموقع تحت الماء (ULBs) التي تعمل لفترة أطول وأخرى مزودة بإشارات ذات تردد منخفض لتعزيز احتمالات العثور على الحطام؛ وإمكانية نقل بيانات الرحلة للمساعدة في تحديد موقع الحادث وإتاحة مجموعة بيانات جاهزة عن الرحلة بعد وقوع الحادث؛ وتزويد الطائرة بمسجلات طيران قابلة للنشر والطفو لتحديد موقع الحادث وتعزيز احتمالات العثور على مسجلات الطيران بسرعة أكبر بعد الحادث.

حلقات العمل الخاصة بقسم التحقيق في الحوادث ومنع وقوعها

نُظمت حلقتا عمل بشأن التحقيق في الحوادث، مدة كل منهما خمسة أيام، في كل من بوتسوانا والسنغال، للمحققين في الحوادث والوقائع ومصنعي الطائرات بهدف تبادل الدراية والخبرات ومناقشة أفق التعاون الإقليمي. وحظيت الدورتان بتيسير من مقر الإيكاو ومكاتبه الإقليمية، ويتعاون من برنامج الولايات المتحدة للأجواء الآمنة في أفريقيا.

عمليات تدقيق السلامة

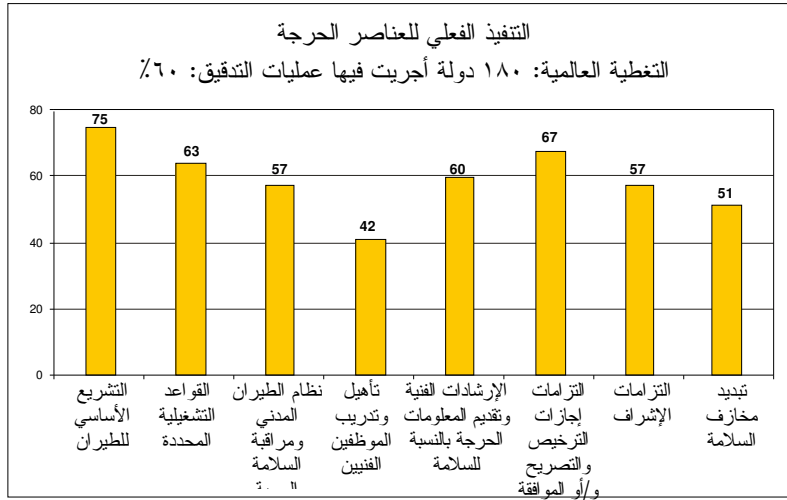
نهج الرصد المستمر

تمشياً مع قرار الجمعية العمومية ٣٧-٥، بدأت رسمياً عملية تحويل البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP) إلى نهج الرصد المستمر (CMA)، ووُضعت لها خطة انتقالية على مدى عامين.

وأطلقت الإيكاو برنامجها الجديد للتدريب عن طريق الحاسوب (CBT) لخبراء الدول الفنيين في المجالات التي يغطيها البرنامج العالمي بناء على نهج الرصد المستمر. ويمكن استخدام البرنامج الجديد أيضاً كأداة لتدريب المهنيين المؤهلين الذين يشاركون في عمليات التدقيق بموجب النهج التجميعي الشامل للإيكاو، وعمليات تدقيق السلامة وبعثات التحقق المنسقة التابعة للإيكاو، سواء المحدودة النطاق أو الكاملة النطاق، في إطار نهج الرصد المستمر.

وإضافة إلى ذلك، أعدت الإيكاو مواد للندوات وحلقات العمل الرامية إلى مساعدة الدول على تلبية متطلبات نهج الرصد المستمر. ونُظمت سبع حلقات عمل إقليمية في كل منطقة من مناطق الإيكاو، وحضرها ١٣٨ مشاركاً من ٥٢ دولة و٦ منظمات إقليمية، فضلاً عن ٢٧ من موظفي المكاتب الإقليمية للإيكاو.

وأجريت بعثات تحقق منسقة تابعة للإيكاو في ١٠ دول أعضاء هي: البهاما، وكولومبيا، وإيطاليا، ولكسمبرغ، وموزمبيق، ومالي، وجزر سليمان، والسودان، وأوكرانيا، وفيتنام.



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

وشارك ٥ موظفون من المكاتب الإقليمية للايكافو في برنامج تدريبي لدى قسم الرصد المستمر والرقابة في مقر الايكافو وتلقوا تدريباً عملياً على إجراء بعثات التحقيق المنسقة استعداداً لزيادة مسؤوليات المكاتب الإقليمية للايكافو في إطار نهج الرصد المستمر. وأجريت ثلاث عمليات تدقيق بموجب نهج الرصد المستمر في كل من الجزائر واليوسنة والهرسك وباكستان.

نظام إدارة الجودة

تم تجديد شهادة إدارة جودة البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية، والمطبق في الايكافو منذ عام ٢٠٠٢ وفقاً للمعيار الدولي ISO 9001، ويجري توسيع نطاقها حالياً لتشمل الأحكام المتعلقة بنهج الرصد المستمر وسوف تصمم على مكاتب الايكافو الإقليمية لتطبيقها على الأنشطة المتعلقة بنهج الرصد المستمر.

مجلس استعراض نتائج التدقيق

حل مجلس استعراض الرصد والمساعدة برئاسة الأمين العام محل مجلس استعراض نتائج التدقيق في تشرين الأول/نوفمبر. وكان مجلس استعراض نتائج التدقيق قد أنشئ في عام ٢٠٠٦ لاستعراض سجل السلامة والأمن للدول التي تُحال عليه، وكان يقوم بدور تنسيقي بين إدارة الملاحة الجوية وإدارة النقل الجوي وإدارة التعاون الفني والمكاتب الإقليمية للايكافو. وحتى الدورة ١٩٣ للمجلس المعقودة في حزيران/يونيو، بلغ مجموع الدول التي أُحيلت على المجلس ٥٣ دولة. وكان المجلس يراقب التقدم الذي تحرزه الدول المحالة عليه وينسق توفير المساعدة لها. وقد تطور عمله بمرور الوقت ليركز على وضع استراتيجيات المساعدة الرفيعة المستوى وتنفيذها. وسيواصل مجلس استعراض الرصد والمساعدة وضع هذه الاستراتيجيات وتنفيذها، فيما سيركز على تنسيق أنشطة الرصد والمساعدة في الدول التي لديها شواغل

بارزة في مجال السلامة أو الأمن، والدول غير المشاركة في عمليات التدقيق والرصد التابعة للايكاو، أو الدول التي لا تقي بالتزاماتها بشأن تنفيذ خطط الإجراءات التصحيحية.

التعاون المدني/العسكري

نشرت الايكاو كتاباً دورياً بعنوان التعاون المدني/العسكري في إدارة النقل الجوي (Cir 330) لتقديم التوجيه وأمثلة الممارسات والإجراءات الناجحة في مجال التعاون المدني/العسكري. ونُظمت حملة شملت خمس حلقات دراسة أو حلقات عمل إقليمية تتناول هذا الموضوع، بدعم من الشركاء المدنيين والعسكريين.

نظام إدارة مخاطر الإجهاد

استضافت الايكاو ندوة عن نظام إدارة مخاطر الإجهاد (FRMS) لإطلاق الأحكام الجديدة المتعلقة بهذا النظام التي اعتمدها المجلس في آذار/مارس. ودعت الندوة إلى توسيع نطاق أحكام النظام لتشمل عناصر الطيران ذات الأهمية الخاصة من ناحية السلامة، كمرافقة الحركة الجوية وفنيي صيانة الطائرات.

واستجابةً لاقتراح قُدّم في ندوة أخرى عن نظام إدارة مخاطر الإجهاد، نُظمت ثلاث حلقات دراسة أو حلقات عمل إقليمية في الولايات المتحدة والمملكة المتحدة والاتحاد الروسي في تموز/يوليو وتشرين الثاني/نوفمبر وكانون الأول/ديسمبر، لتناول مسألة تنفيذ الأنظمة الإقليمية المتعلقة بهذا النظام. وأعدّ دليلان إرشاديين عن نظام إدارة مخاطر الإجهاد، أحدهما للجهات التنظيمية والثاني للمشغلين، بهدف توفير إرشادات وافية في هذا المجال.

ويمكن الوصول إلى صفحة مكرسة لإدارة مخاطر الإجهاد، تركز على شتى نُهج إدارة الإجهاد، من خلال الموقع الإلكتروني العام للايكاو على العنوان التالي:
www2.icao.int/en/FatigueManagement/Pages/Home.aspx

برنامج البضائع الخطرة

نُظمت في المقر ال رئيسي للايكاو وفي عدة دول، دورة تدريبية عن المجلد الأول من دليل التدريب على البضائع الخطرة بعنوان استخدام التعليمات الفنية للنقل الآمن للبضائع الخطرة (Doc 9375). وتخاطب الدورة التدريبية مفتشي السلامة المسؤولين عن البضائع الخطرة، غير أنها تفيد كذلك أي جهة تُعنى بمعرفة الأحكام المفصلة التي تتضمنها التعليمات الفنية.

ووقع اتفاق مع الاتحاد الدولي لرابطات متعهدي الشحن (FIATA) وأدى إلى إنشاء برنامج تدريبي مشترك بين الاتحاد والايكاو عن نقل البضائع الخطرة جواً. ويهدف البرنامج إلى توفير تدريب قائم على الكفاءة لمتعهدي الشحن يلبي أهداف السياسة التدريبية للايكاو. ووضع فريق الخبراء المعني بالبضائع الخطرة، في اجتماعه الثالث والعشرين في تشرين الأول/أكتوبر، أطراً قائمة على الكفاءة لشركات الشحن ومتعهدي الشحن. كما قدم توصيات إلى مجلس الايكاو لاعتماد هذه الأطر في وثيقة جديدة.

وتعكف الايكاو حالياً على تناول المخاطر المرتبطة بالبضائع الخطيرة، بما فيها: تيسير عملية الإعفاء عن طريق تسوية الصعوبات التي تواجهها شركات الشحن والمشغلون في سعيهم للحصول على إعفاءات من دول الطيران العابر؛ ومتطلبات حمل البضائع الخطرة على متن طائرات الهليكوبتر؛ والأطر القائمة على قدرات الموظفين وشركات الشحن ومتعهدي الشحن في الدول؛ ونقل بطاريات الليثيوم، بما في ذلك التغيير الذي أدخل مؤخراً على اتفاقية الاتحاد البريدي العالمي والتي ستسمح في نهاية المطاف بشحن بطاريات الليثيوم التي تحتويها المعدات عن طريق البريد.

واعتمد مجلس الايكاو في آذار/مارس تعديلاً على الملحق ١٨ - النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو. ويشرح التعديل متطلبات إصدار الإعفاءات والموافقات، وتاريخ تطبيق هذا التعديل هو ٢٠١١/١١/١٧.

الإبلاغ عن الاختلافات الكترونياً

استهلت الايكاو عملية جمع بيانات الامتثال وتبادلها آنياً عن طريق نظامها الالكتروني للإبلاغ عن الاختلافات، مما يرفع الوعي بمتطلبات السلامة عن طريق توفير الأدوات التحليلية والبيانية. ويجري العمل على إعداد سياسة عامة لاستخدام هذا النظام.

شروط الكفاءة اللغوية

في تشرين الأول/أكتوبر، باشرت المنظمة خدمة الايكاو لاعتماد اختبار اللغة الانجليزية المستخدمة في الطيران للثبوت من مدى ملاءمة اختبارات اللغة الانجليزية المستخدمة في الطيران لمعايير اختبارات اللغة الجيدة ومعرفة مدى استجابتها لشروط الكفاءة اللغوية. وتم تطوير هذه الخدمة بدعم من الرابطة الدولية لاختبارات اللغات (ILTA)، والرابطة الدولية للغة الانجليزية في مجال الطيران المدني (ICAEA)، والاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الدولية (IFALPA)، والاتحاد الدولي لرابطات مراقبي الحركة الجوية (IFATCA).

وفي كانون الأول/ديسمبر، باشرت الايكاو تطبيق أداة مجانية جديدة على الانترنت لعينات لغة التخاطب (RSS) على موقع الايكاو لتبادل معلومات السلامة الجوية (FSIX). وتوفر هذه الأداة عدداً متزايداً من عينات التخاطب العالية الجودة والمأخوذة من مجموعة واسعة من مستويات الأداء اللغوي، وتعكس تحسناً في ممارسات الاختبار. وستوفر أداة عينات التخاطب المصنفة أيضاً وسيلة لأسرة التدريب والاختبار اللغوي في مجال الطيران من أجل توحيد وتحسين الممارسات ذات الصلة.

التدريب

التدريب والمحاكاة على الطائرات الهليكوبتر

أحرزت الأمانة العامة تقدماً في إعداد المجلد الثاني من دليل معايير تأهيل أجهزة محاكاة الطيران المستخدمة لأغراض التدريب (Doc 9625). وتعتبر الطرق والإجراءات ومعايير الاختبار التي تركز على الطائرات الهليكوبتر، المتضمنة في المجلد الثاني، هي نتيجة للخبرة التي قدمتها سلطات الطيران الوطنية، وأصحاب الخبرة من مدربي الطائرات الهليكوبتر، ومشغلي ومصنعي أجهزة محاكاة الطيران. والغرض من المجلد الثاني من الدليل (Doc 9625)، هو توفير معايير مقبولة دولياً من أجل تصميم وتأهيل وتشغيل أجهزة محاكاة الطائرات ذات الأجنحة الدوارة. ويمر الدليل حالياً في مراحله الأخيرة من المراجعة التحريرية.

مؤسسات التدريب ونظم إجازة العاملين

تم إصدار الطبعة الثانية من دليل اعتماد مؤسسات التدريب (Doc 9841). وكانت الطبعة الأولى لعام ٢٠٠٦ قد ركزت حصراً على وحدات التدريب على الطيران. وقد تم توسيع نطاق الطبعة الأخيرة إلى حد كبير وهي تتناول حالياً اعتماد المؤسسات التي توفر خدمات التدريب لإصدار الإجازات أو الأهليات للعاملين. وسيجري استخدام هذا الدليل مع الملحق الأول — إجازة العاملين.

تدريب عاملي الصيانة على أساس القدرات

أصدرت الايكاو التعديل الأول على إجراءات خدمات الملاحة الجوية — التدريب (PANS-TRG, Doc 9868). وتوفر هذه المادة الجديدة إرشادات حول كيفية تطبيق نهج اختياري قائم على أساس القدرات لدى تدريب وتقييم العاملين في صيانة الطائرات. وتوفر الطرق القائمة على أساس القدرات فوائد جمة لناحيتي السلامة والكفاءة بالنسبة للعاملين المجازين الذين يشهدون بصلاحية الطائرات أو أجزاء من الطائرات للطيران، فضلاً عن العاملين غير المجازين الذين يقومون بالأعمال التي تؤدي إلى إصدار شهادة الصلاحية للطيران.

التدريب الدوري للطيارين المستند إلى الأدلة

أعدت الايكاو، بالتشاور مع الدول، تعديلاً ثانياً مقترحاً على إجراءات خدمات الملاحة الجوية — التدريب (Doc 9868). ويدخل هذا التعديل أحكاماً تتعلق بمواصفات المدربين وتطوير وتنفيذ برامج التدريب المستند إلى الأدلة (EBT) لأفراد طاقم الطائرة. وبموجب التعديل الجديد، يتم التركيز على مؤهلات المدرب بشكل صريح وعلى المدربين أن يثبتوا مهاراتهم التعليمية ومستوى معرفتهم بمحتوى مادة التدريب. والقصد من الأحكام المتصلة بالتدريب المستند إلى الأدلة تقديم مادة إرشادية لسلطات الطيران المدني والمشغلين ومؤسسات التدريب المعتمدة من أجل تطوير وتقييم منهجيات أداء طاقم الطائرة بتطبيق نهج مستند إلى الكفاءة.

الجيل المقبل من مهنيي الطيران

حققت فرقة عمل الجيل المقبل من مهنيي الطيران (NGAP) تقدماً في العمل في مجال قدرات العاملين في طواقم الطيران ومراقبي الحركة الجوية والعاملين في مجال الإلكترونيات سلامة الحركة الجوية (ATSEP). وعقدت الايكاو أربعة مؤتمرات اقليمية مشتركة بين برنامج الجيل المقبل من مهنيي الطيران وبرنامج ترينير المتقدم (NGAP-TRAINAIR PLUS) واستضافتها دول أعضاء لزيادة وعي الدول والمؤسسات الإقليمية، والمشغلين، وصناعة الطيران ومقدمي التدريب ومنظمات التدريب والطلاب للصعوبات التي سوف تؤثر على مستقبل قوة عمل مهنيي الطيران.

برنامج ترينير المتقدم (TRAINAIR PLUS)

بموجب هيكلية برنامج ترينير المتقدم، وتمشيا مع سياسة التدريب الجديدة للايكاو، ينبغي على جميع مقدمي الطلبات ضمان الامتثال للمعايير المحددة في المبادئ التوجيهية لعمليات التقييم. وأجرت الايكاو ٢٤ تقييماً منذ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١٠. وأكمل ٢١ مركزاً الإجراءات اللازمة لكي تصبح أعضاء مشاركين في برنامج ترينير المتقدم. وأكمل مركزان من مراكز التدريب، واحد في جمهورية كوريا وآخر في الإمارات العربية المتحدة، عملية التحول إلى أعضاء كاملة العضوية في برنامج ترينير المتقدم بتنفيذ خطط العمل التصحيحية وإعداد برامجها التدريبية النموذجية الأولى (STPS). وللمساعدة في تطوير البرنامج وتوفير الأساس لبرنامج جديد لتدريب المعلمين، أنتجت الايكاو دليلاً بعنوان برنامج ترينير المتقدم - دليل تطوير التدريب - منهجية التدريب المستند إلى القدرات (DOC 9941). ويوفر هذا الدليل منهجية حديثة لتطوير المادة الدراسية وتجمع بين مبادئ النهج المستند إلى القدرات وتشجع تطبيق نظم الجودة في مؤسسات الطيران المدني للتدريب.

دعم أنشطة الاستجابة لمخاطر السلامة الحرجة

الكوارث الطبيعية

ساهمت الايكاو في تقديم المشورة الفنية في نطاق الأنشطة الدولية لمواجهة العديد من الأحداث العالمية البارزة، بما في ذلك حالات الثوران البركاني في غريمسفوتن في آيسلندا وبويهوي كوردون كول في شيلي، بالإضافة إلى موجة التسونامي المدمرة وما ترتب عنها من تسرب نووي في محطة الطاقة النووية في فوكوشيما دايشي في اليابان. واشتملت هذه الجهود على التنسيق والتعاون مع الدول والمنظمات الدولية داخل أسرة الأمم المتحدة وخارجها.

جنوب السودان

احتقلت جنوب السودان بمولدها كدولة في ٩ تموز/يوليو. وتولت الايكاو بنجاح إدارة الحركة الجوية الكثيفة التي نشأت من جراء هذا الحدث في مطار جوبا في جنوب السودان، من خلال الدعم المقدم من قبل مجموعة من مراقبي الحركة الجوية والمهندسين متعددي الجنسيات وغيرهم من أصحاب المصلحة. وتولت قيادة هذا المجهود وكالة سلامة الملاحة الجوية في

أفريقيا ومدغشقر (ASECNA)، وقدمت دعماً هاماً مع مساعدة مالية كبيرة من قبل الولايات المتحدة. وجاءت إدارة هذه العملية بسلامة وفعالية لتتويج الأعمال المنفذة لما يقارب الشهرين من قبل جميع الشركاء. وتتوقع الإيكاو مواصلة تقديم الدعم إلى سلطات الطيران في جنوب السودان في الوقت الذي تسعى فيه لإقامة بنية أساسية للطيران المدني في أحدث دولة عضو في الإيكاو.

ليبيا

لقد كانت الإيكاو نقطة الارتكاز لمواجهة تزايد عمليات الرصد والتنسيق وتسهيل خدمات الملاحة الجوية في منطقة معلومات الطيران (FIR) في طرابلس وحولها في وقت النزاع المسلح في ليبيا. ومن خلال التعاون الوثيق مع منظمة حلف شمال الأطلسي (NATO) والمنظمة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكونترول) ومالطة ومصر واتحاد النقل الجوي الدولي (أياتا) وحديثاً مع السلطات الليبية، نجحت الإيكاو في ضمان تنفيذ مسؤولية العمليات في المناطق المتأثرة بطريقة سليمة ومنظمة، حتى في أثناء العمليات العسكرية الكبيرة. ومع عودة مراقبة المجال الجوي إلى سلطات الليبية، ستواصل الإيكاو لعب دور قيادي في ضمان الانتقال المنظم والأمن إلى العمليات الطبيعية.

هايتي

استمرت الإيكاو في القيام بدورها كنقطة مركزية لتنسيق المساعدة في تطوير الطيران المدني في هايتي على أثر الهزة الأرضية في عام ٢٠١٠. وتم التوقيع على عقد بين وزارة النقل والإيكاو نيابة عن مشروع البنك الدولي المعنون "منحة الإغاثة لإصلاح البنية الأساسية والمؤسسات في قطاع الطيران المدني في هايتي".

تنسيق العمل في الأزمات

اتخذت مبادرات عديدة لتعزيز أنشطة الإيكاو الإجمالية الداخلية والخارجية لحالات الطوارئ. وعلى الصعيد الداخلي، بدأت المنظمة بصياغة خطة استجابة الإيكاو في حالات الطوارئ، واتخذت خطوات لإنشاء وحدة دائمة للاستجابة لحالات الطوارئ داخل مبنى الأمانة العامة. وعلى الصعيد الخارجي، باشرت الإيكاو اتصالات مع العديد من هيئات ووكالات الأمم المتحدة التي تتولى بشكل نشيط الاستجابة لحالات الطوارئ، ومنها المجموعة اللوجستية العالمية وبرنامج الغذاء العالمي. وكانت هذه العملية نقطة البداية لصياغة اتفاق شراكة تعاونية يحدد مجالات التعاون على المستوى الاستراتيجي. وتقوم الإيكاو بمعالجة التفاصيل التكتيكية من خلال مشاركتها في الاجتماعات العالمية والوطنية للمجموعات اللوجيستية في مختلف البلدان.

وبناء على الدروس المستفادة من خلال الأزمة في اليابان، وفي ضوء اتساع مشاركة الإيكاو في فرقة عمل النقل المخصصة، اقترحت المنظمة تعديلاً على الخطة المشتركة للتصدي للطوارئ الإشعاعية لإفساح المجال أمام التزام أقوى من جانب سلطات وسائل النقل في الدول. وتمويل هذا الطلب بالموافقة، وتقوم الإيكاو حالياً بصياغة تفاصيل الاقتراح، بالإضافة إلى اختصاصات فريق العمل الدائم المعني بالنقل والتابع للجنة المشتركة للتصدي للطوارئ الإشعاعية والنووية. كما تقوم المنظمة أيضاً بإعادة النظر باتفاقها التعاوني الحالي مع الوكالة الدولية للطاقة الذرية

(IAEA).

ودعت الايكاو أيضا إلى إنشاء لجنة مشتركة بين الوكالات معنية بالنقل لكي تنتظر في وسائل زيادة الاستعدادات للتصدي والاستجابة لحالات الطوارئ في قطاع النقل بمجمله. ويجري النظر حاليا في إنشاء مكتب جديد لإدارة مخاطر الطيران، تتم إدارته بالاشتراك مع إدارة السلامة والأمن في الأمم المتحدة.

الرماد البركاني

إطار إدارة مخاطر السلامة

استجابة للاضطراب الكبير في النقل الجوي على أثر ثوران بركان إجايفالاجوكول في نيسان/أبريل وأيار/مايو ٢٠١٠، قامت فرقة العمل الدولية المعنية بالرماد البركاني (IVATF) بإعداد إطار عام لإدارة مخاطر السلامة من أجل التخفيف من الأخطار التي يسببها الرماد البركاني في الجو. وكان ذلك مكملا لأعمال مجموعة العمل المعنية بنظام رصد البراكين في مسارات الطيران الدولي (IAWOPG). ويجري وضع عدد من التحسينات على نظام الايكاو لرصد البراكين في مسارات الطيران الدولي، بما في ذلك وضع أحكام إضافية.

الفريق الاستشاري المعني بالرماد البركاني

في أيلول/سبتمبر، عقدت الايكاو اجتماعا للفريق الاستشاري المعني بالرماد البركاني (VACT) الذي يتألف من مجموعة من كبار المسؤولين من الدول والمنظمات الدولية المعنية. واعتمد هذا الفريق مبادئ عديدة، من بينها المبادئ المتعلقة بالظروف التي يتم فيها إقفال المجال الجوي، وتم الاتفاق على زيادة الجهود في مجال العلاقات العامة مع أصحاب المصلحة المعنيين لتحسين مراقبة الرماد البركاني ووضع التنبؤات على أساس قاعدة أكثر شمولاً عالمياً، للاستفادة منها في نظام الايكاو لرصد البراكين في مسارات الطيران الدولي (IAWW).

تنسيق أنشطة السلامة على المستوى الإقليمي

المجموعات الإقليمية لسلامة الطيران

لقد طبق مفهوم المجموعة الإقليمية لسلامة الطيران، الذي وافق عليه مجلس الايكاو في عام ٢٠١٠، في ثلاث مناطق بنهاية السنة: آسيا والمحيط الهادئ، أمريكا اللاتينية، والشرق الأوسط.

الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي

أضيفت ١٩ دولة إلى برنامج الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي، الذي بدأ في عام ٢٠١٠. وتضم شبكة البرنامج حاليا ٦١ دولة وقد لعبت دورا هاما في استجابة الطيران لحادثة منشأة الطاقة في فوكوشيما ديايتشي في آذار/مارس. وقد تم تمويل هذه الترتيبات بشكل أساسي من قبل صندوق الأمم المتحدة المركزي لمكافحة الانفلونزا (CFIA)، الذي يديره برنامج الأمم المتحدة الانمائي. وسينهي الصندوق أعماله في عام ٢٠١٢ ويقتضي الأمر البحث عن مصدر بديل للتمويل.

المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية

عقدت حلقة دراسية بشأن المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية (RSOs) في مقر الإيكاو في تشرين الأول/أكتوبر، وشارك فيها جميع أصحاب المصلحة المعنيين بإنشاء وإدارة المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية. ويجري إعداد خطة عمل جديدة تتعلق بالمنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة، ومن بين عناصرها الأساسية زيادة الإرشادات بشأن التمويل المستدام لإنشاء المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية واستمرارها. وسيصاحب آليات التمويل لضمان الاستدامة الطويلة الأجل لهذه المنظمات الإقليمية نظام لتقييم قدراتها على تلبية أهداف الأداء المقررة وتطلعات دولها الأعضاء.

وقد تم وضع وإصدار الطبعة الثانية من دليل مراقبة السلامة الجوية - إنشاء وإدارة منظمة إقليمية لمراقبة السلامة الجوية (Doc 9734, Part B).

شبكة المساعدة التعاونية في مجال السلامة

في أثناء مؤتمر الإيكاو الرفيع المستوى المعني بالسلامة الذي عقد في آذار/مارس ٢٠١٠، جرى تقديم اقتراح لإنشاء مجموعة لتسهيل الشفافية وتبادل المعلومات. وعلى هذا الأساس تم إنشاء شبكة المساعدة التعاونية في مجال السلامة (SCAN) من أجل تبادل المعلومات المتعلقة بالسلامة بالنسبة لمشاريع المساعدة المالية والفنية. وتوفر شبكة المساعدة التعاونية قناة جديدة للاتصالات للمناقشات بين المانحين ومقدمي المساعدة بالنسبة للمشاريع الجاري تنفيذها واحتياجات التخطيط لمجهودات المساعدة المستقبلية. وهي تساعد في التوفيق بين الجهات المانحة والمشاريع جديرة بالاهتمام وتمكن المانحين المحتملين من تحليل المجالات التي تحتاج إلى مساعدة. ومن شأن هذا أن يمكن المانحين ومقدمي المساعدة من تحاشي مضاعفة الجهود المكلفة والتي تسبب هدرا في المال والوقت.

ومن بين المشاركين في شبكة المساعدة التعاونية في مجال السلامة مسؤولين من الوكالات الحكومية والمجموعات الإقليمية والمصنعين والمؤسسات المالية ومنظمات الطيران التي تقدم مساعدة مالية أو مساعدة فنية في مجال الطيران المدني. وتقوم الإيكاو بجمع قائمة بمشاريع المساعدة القائمة ومشاريع المساعدة المقترحة التي تحتاج إلى التمويل، بالاستناد إلى تحليل لبيانات تتعلق بالسلامة من مصادر مختلفة. وتعمل الإيكاو مع الدول على إعداد خطط عمل موجهة لتصحيح نواقص مراقبة السلامة من خلال التحليل على أساس المخاطر. ويتم تعميم نتائج هذه التحليلات والمعلومات بشأن فرص المساعدة من خلال شبكة المساعدة التعاونية في مجال السلامة. وقدمت أيضا المعلومات المتعلقة بمشاريع المساعدة المالية والفنية قد تم توفيرها للدول من خلال شبكة المساعدة التعاونية ومن خلال إطلاق الموقع الإلكتروني لهذه الشبكة على الانترنت.

خطة التنفيذ الشامل لأفريقيا والمحيط الهندي

اعتبارا من كانون الثاني/يناير ٢٠١١، أصبحت الأنشطة المتصلة بخطة التنفيذ لأفريقيا والمحيط الهندي التي كانت تنفذ سابقا من خلال برنامج التنفيذ الشامل لأفريقيا والمحيط الهندي (ACIP)

جزءاً أساسياً من برنامج عمل المكتبين الإقليميين في دكا ونيروبي. وتم إحراز تقدم جيد فيما يتعلق بالدعم المباشر المقدم إلى الدول من خلال الأفرقة المعنية بالسلامة التابعة للمكاتب الإقليمية وإعداد وتنفيذ خطط العمل وفق احتياجات الدول، وبالأخص تلك التي أحيلت إلى مجلس استعراض نتائج التدقيق (ARRB) أو التي يوجد لديها شواغل بارزة في مجال السلامة. وقدمت خطط العمل المعدة إلى الدول.

وقد بدأ تنفيذ "خطة التفتيش التعاوني لإقليم أفريقيا والمحيط الهندي"، بقيادة اللجنة الأفريقية للطيران المدني (AFCAC) ودعمته الايكاو، وأوفدت بعثات إلى الدول التي لديها شواغل بارزة تتعلق بالسلامة.

وقد عقد المؤتمر الثالث لتتسيق التدريب على الطيران لعموم أفريقيا الذي نُظم في إطار خطة الايكاو للتنفيذ الشامل لأفريقيا والمحيط الهندي في جنوب أفريقيا في آب/أغسطس. واعتمد المؤتمر إطاراً لتتسيق التدريب في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي، يتألف من: خطوط توجيهية أساسية وخطة تنفيذية لإنشاء رابطة أفريقية للتدريب على الطيران؛ وتحديد مراكز الامتياز وإنشاء مجلس أفريقي لاعتماد التدريب على الطيران؛ ومسودة سياسة إقليمية للتدريب؛ وإعداد العناصر اللازمة لوضع نظام أفريقي مشترك لاعتماد التدريب على الطيران.

وقد عقد الاجتماع الثامن للجنة التوجيهية لخطة إقليم أفريقيا والمحيط الهندي في مقر الايكاو في تشرين الأول/أكتوبر. واستعرض مشاركون رفيعو المستوى التقدم المحرز في بلوغ أهداف الخطة وتقدموا بتوصيات تتعلق بتعديلات مستقبلية في ضوء استمرار الايكاو والمنظمات الإقليمية ودول منطقة أفريقيا والمحيط الهندي في معالجة مسائل السلامة والتفتيش والعاملين المهرة بشكل تعاوني في القارة. ووافق المجلس في تشرين الثاني/نوفمبر ٢٠١١ على برنامج العمل في إطار هذه الخطة لعام ٢٠١٢.

مشاريع وأنشطة التعاون الفني

في عام ٢٠١١ كان هناك ٨٢ مشروعاً وطنياً و ٢٩ مشروعاً إقليمياً للتعاون الفني، للإسهام في إدخال مزيد من التحسينات على سلامة الطيران في مختلف أنحاء العالم. وكان من ضمن الإنجازات الرئيسية خلال الفترة ما يلي:

إقليم أفريقيا والمحيط الهندي

- إعداد مواصفات فنية لبناء مدارج مطارات في إحدى الدول؛
- استمرار المساعدة في إنشاء منظمة مراقبة سلامة الطيران لفريق اتفاق بانجول ووكالة التحقيق في الحوادث لفريق اتفاق بانجول؛
- المساعدة في تنفيذ نظام عالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS) في ١٣ مطاراً؛
- إنشاء نظام لإجازة العاملين في إحدى هيئات الطيران المدني؛
- المساعدة في إنشاء جسر جوي تشغله إدارة عمليات حفظ السلامة في الأمم المتحدة (DPKO) بين مدينتين؛

- تقديم التدريب لمفتشي السلامة في مجالات الترخيص والسلامة في المطارات ومفتشي سلامة الطيران؛
- توفير التدريب داخل البلد في مجالات نقل البضائع الخطرة عن طريق الجو، وصيانة الطائرات؛
- تقديم مساعدة مستمرة في سن تشريعات أولية للطيران المدني لمجموعة من الدول.

إقليم آسيا والمحيط الهادئ

- استمرار تقديم المساعدة إلى ٢٤ دولة ومنطقة إدارية خاصة في ميادين مراقبة السلامة من خلال ثلاثة برامج إقليمية للتنمية التعاونية للسلامة التشغيلية وإستمرار صلاحية الطائرات للطيران (COSCAP)، ومشاريع أخرى، بما في ذلك تقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء من أجل حل شواغل بارزة تتعلق بالسلامة، والنواقص التي يتم تحديدها وغير ذلك من النتائج المتعلقة بالسلامة التي يضعها البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (USOAP)؛
- استمرار تقديم المساعدة إلى ١٦ دولة ومنطقة إدارية خاصة في ميدان طب الطيران من خلال الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي (CAPSCA) بهدف تخفيف مخاطر الطوارئ الصحية العامة التي تؤثر على قطاع الطيران المدني، وذلك من خلال الحلقات الدراسية والتدريب في أثناء العمل على تخطيط الاستعداد للأوبئة وعمليات التقييم في المطار حول الموضوع؛
- تقديم المساعدة إلى ١١ دولة ومنطقة إدارية خاصة في تحسين إجراءات الطيران من خلال إعداد وثائق ومواد التدريب؛
- تقديم المشورة الفنية والتشغيلية فيما يتعلق بتحديث واستبدال نظم الاتصالات والملاحة والإستطلاع (CNS) لإدارة أحد المطارات؛
- تعزيز قدرات مراقبة السلامة في مجالات المطارات وسلامة الطيران وخدمات الملاحة الجوية لإحدى هيئات الطيران المدني؛
- إعادة النظر في أنظمة وإجراءات المديريات العامة للطيران والملاحة الجوية والصلاحية للطيران والعمليات في إحدى الدول؛
- تقديم مواد تدريب تتعلق بالسلامة النظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية (GNSS)، ومراقبة الاقتراب بالرادار، ونظام إدارة السلامة، ومفتشو مراقبة السلامة الهندسية (من خلال برنامج التدريب للبلدان النامية)؛
- إجراء دراسات حول الاتصالات والملاحة والإستطلاع/إدارة الحركة الجوية وصيانة الطائرات لإحدى الدول؛
- شراء جهاز رادار أولي وثانوي، وثلاثة أجهزة دوبلر للتردد العالي الشامل لكل الاتجاهات وقياس المسافة (VOR/DME) وجهازين للهبوط الآلي وقياس المسافة (ILS/DME) لإحدى الدول؛

- شراء أجهزة متنوعة للمدرج وللملاحة الجوية لإحدى هيئات الطيران المدني.
- إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية
- الاستمرار بتقديم المساعدة إلى سبع دول في تقوية وتحديث هيئات الطيران المدني لديها؛
- تقييم هيئة الطيران المدني في إحدى الدول؛
- إنشاء مجلس مستقل للتحقيق في الحوادث ضمن هيئة طيران مدني منشأة حديثا في إحدى الدول؛
- مساعدة ثلاث دول من خلال الإستعانة بخدمات خبراء دوليين ومهنيين محليين للمحافظة على المستوى والقدرات اللازمة في مراقبة السلامة؛
- المساعدة على تنفيذ نظم إدارة السلامة وبرامج وطنية للسلامة في دولتين؛
- إعداد خطة رئيسية لأحد المطارات؛
- تقييم خدمات الملاحة الجوية لإحدى الدول؛
- تعزيز خدمات الحركة الجوية من أجل تطبيق نظام إدارة الحركة الجوية في إحدى الدول؛
- المساعدة في تحليل وتحديد العوائق والمخاطر التي تواجه الملاحة الجوية في مطارين دوليين؛
- شراء مجموعة من الأجهزة للمطارات مثل جسور صعود الركاب إلى الطائرة، وقطع غيار وسائل نقل الأمتعة، وتقديم الخدمات الفنية للدعم والصيانة؛
- شراء نظام رادار أولي لإحدى الدول؛
- بناء خزانات للمياه والوقود لمواجهة زيادة العمليات في أحد المطارات الدولية؛
- استمرار تقديم المساعدة في تحقيق المواءمة بين النظم الأمريكية اللاتينية للطيران (LARs) والإجراءات المتصلة بها لـ ١٢ دولة؛
- إدارة اجتماعات إقليمية لخبراء فنيين؛
- إدارة أنشطة متعددة الجنسيات للترخيص والمراقبة، وبرامج تدريب لـ ١٢ دولة، وتوفير دعم فني في التخصصات ذات الصلة بالسلامة؛
- الاستمرار، بالنيابة عن ١٤ دولة، بإدارة شبكة محطات ذات فتحات صغيرة جدا (VSAT) وإدارة قسم الأقمار الصناعية دعما لخدمات اتصالات الطيران ضمن المنطقة؛
- وضع خطط عمل تهدف إلى تطبيق الملاحة القائمة على الأداء في الطريق (أداء ملاحة المنطقة ٥)؛ والمناطق النهائية والاقتراب؛ وإدارة انسياب الحركة الجوية (ATFM) وتحسين قدرات الاتصالات والملاحة والاستطلاع؛ والترابط بين مراكز مراقبة المناطق الآلية لإدارة الحركة الجوية؛ وترابط نظام معالجة رسائل خدمات الحركة الجوية (AMHS)، مع مشاركة تسع دول؛

— تقديم المساعدة لوحدة الانقاذ في حالات الطوارئ لبعثة تابعة للأمم المتحدة.

إقليم أوروبا والشرق الأوسط

- الاستمرار في تطوير معايير السلامة والإجراءات وبرامج السلامة الطويلة الأجل، ومراقبة سلامة الطيران، وتشغيل وصيانة مرافق وخدمات المطارات في الدول؛
- تعزيز وتحديث إدارة الملاحة الجوية في دولتين؛
- المساعدة في تنفيذ خطة الطريق لسلامة الطيران في الشرق الأوسط؛
- استعراض تقرير بعثة تقصي الحقائق لإعادة بناء هيكلية المجال الجوي لإحدى الدول وتحديث شبكات اتصالاتها المختلفة؛
- إجراء دراسة خاصة بالطيران حول مساحات الحد من العوائق لإعداد منطقة حماية مجاورة للمطار؛
- تقديم مواد تدريبية بشأن مجموعة متنوعة من المواضيع المتصلة بالسلامة بالنسبة لدول الخليج.

الهدف الاستراتيجي (ب) : الأمن

الأمن

خلال عام ٢٠١١، ركزت الايكاو على النهوض بتنفيذ إعلان الجمعية العمومية للايكاو بشأن أمن الطيران، وذلك بتحقيق التقدم في مبادرات السياسة لدعم إطار أمن الطيران العالمي، وإجراء عمليات تدقيق لتحديد شواغل أمن الطيران في الدول الأعضاء، وتنفيذ استراتيجية منطوية للمساعدة في أمن الطيران وفي بناء القدرات.

تقدم إقليمي في تنفيذ إعلان الايكاو بشأن أمن الطيران

للهوض بالتعاون الوثيق فيما بين الدول المتعاقدة وللمساعدة في تنفيذ الإعلان بشأن أمن الطيران الذي اعتمدته الدورة السابعة والثلاثون للجمعية العمومية، خططت الايكاو لعقد مجموعة من مؤتمرات أمن الطيران الإقليمية في جميع أقاليم العالم. وخلصت المؤتمرات التي عقدت في عام ٢٠١١ في نيودلهي وداكار وموسكو باعتماد بيانات مشتركة لتعزيز أمن الطيران داخل الأقاليم المعنية. وأبلغ المشتركون عن مختلف الجهود لتعزيز أمن الطيران طبقاً للإعلان وأسهموا في مناقشات غير رسمية بشأن التحديات ذات الصلة. وأبرزت الاجتماعات فرصاً للتعاون مستقبلاً عن مواجهة شواغل الأمن. وبينما أخذت مؤتمرات أمن الطيران في الاعتبار فقد ساعدت معاً على بناء اتفاق عام بشأن أولويات وقضايا أمن الطيران الحرجة التي يجب أن تعالج في المؤتمر العالمي الرفيع المستوى بشأن أمن الطيران في سبتمبر/أيلول ٢٠١٢.

تعزيز وتنسيق الأساليب الأمنية

أسهمت مجموعة واسعة من التطورات في المجال التنظيمي نحو تعزيز أطر الأمن وتنسيق طرق أمن الطيران من جانب الدول والايكاو، وغير ذلك من أصحاب المصلحة كما يرد بيانه أدناه.

وقد تضمن التعديل ١٢ للملحق ١٧ - الأمن، الذي أصبح واجب التطبيق في يوليو، أحكاماً جديدة وقوية بشأن أمن الطيران، بما في ذلك تدابير أكثر قوة لأمن الشحن الجوي ومطلب يقضي بالكشف الأمني وغير ذلك من الضوابط الأمنية على الأشخاص بخلاف الركاب. وشدد التعديل على الحاجة إلى قيام الدول بتنفيذ إجراءات الأمن تمشياً مع نهج قائم على المخاطر.

نظر فريق خبراء أمن الطيران، خلال اجتماعه الثاني والعشرين في مونتريال في شهر مارس، في طرق تعزيز إطار السياسة العالمي لأمن الطيران في ضوء استمرار التهديد للطيران المدني وإنشاء مجموعات عمل جديدة تركز على أمن الشحن الجوي وعلى مسألة الكشف الإلزامي على العاملين.

وقد وزعت نسخة منقحة من دليل أمن الطيران (الوثيقة Doc 8973 مقيدة التوزيع)، التي كان عنوانها من قبل دليل الأمن لحماية الطيران المدني من أفعال التدخل غير المشروع، لمساعدة الدول على تنفيذ أحكام الملحق ١٧، بما في ذلك الأحكام المدخلة في التعديل رقم ١٢. والطبعة الثامنة تجمع في وثيقة واحدة المجلدات الخمسة للطبعة السابقة لتحسين الاستخدام والفاعلية. وهي تقدم لسلطات الطيران المدني، ضمن أشياء أخرى، إرشادات معززة بشأن أمن سلسلة توريد البضائع والعوامل البشرية والترتيبات الأمنية في محطة واحدة.

وفي ضوء التهديد الآخذ في التغيير، والحاجة إلى أن تنفذ الدول الإجراءات استنادا إلى تقييم المخاطر، بدأت الايكاو في إعداد أداة جديدة لتقييم المخاطر تسمى "بيان سياق المخاطر". وسوف تقدم هذه الوثيقة الحية للدول وصفا أكثر دقة للتهديدات والمخاطر العامة. فضلا عن منهجية إعداد تقييم المخاطر الوطنية الخاصة بها.

ونتيجة للشواغل التي تثيرها الدول بخصوص القاعدة المنصوص عليها في الملحق ١٧ والتي تشترط تفتيش الأفراد بخلاف الركاب، فقد اتفق أحد أفرقة العمل التابعة لفريق خبراء أمن الطيران في يونيو/حزيران على تعديلات بديلة ينظر فيها فريق الخبراء في عام ٢٠١٢. وفي تطور متصل، أعد تعريف للمناطق الحساسة في المطار التي تتطلب هذا الكشف الأمني، فضلا عن مواد إرشادية لتنفيذ التدابير ذات الصلة بهذا الموضوع.

وقد عززت الايكاو ومنظمة الجمارك العالمية التعاون لمواجهة التهديدات للأمن والشحن الجوي العالمي ولتحسين تسهيل الشحن. وفي شهر يونيو/حزيران، وقعت المنظمتان على مذكرة تفاهم تدعو إلى التطوير المنسق لسياسات المنظمين والقواعد القياسية والمواد الإرشادية لأمن الشحن الدولي، أثناء النظر في تقارير الشركات مثل الاتحاد العالمي للشحن السريع والاتحاد البريدي العالمي والاتحاد الدولي للنقل الجوي (أياتا).

وكجزء من تعزيز الإرشاد إلى الدول بشأن تعزيز أمن الشحن الجوي، بدأت الايكاو في تطوير مفهوم الشحن الجوي عالي الخطر. وشجعت الدول أيضا على أن تطور برامج أمن سلسلة الامدادات التي تميز بين الشحنات العالية الخطر والشحنات التقليدية، وأن تنفذ أساليب ملائمة للكشف عن الشحنات عالية الخطر.

واعتمدت الايكاو دورا قياديا في إعداد نموذج مستقبلي للكشف على الركاب وتعزيز العمليات التي تحقق أهداف الأمن مع تخفيف الأثر على العمليات. وبالعامل مع الفريق الاستشاري الفني بشأن الجيل القادم من (أجهزة) الكشف الأمني، والذي أنشئ مؤخرا، تنسق الأمانة العامة الجهود العالمية لتعريف مفاهيم نقاط الكشف في المستقبل، وذلك بالتعاون مع الشركاء من الدول والصناعة: وعقد أول اجتماع لفريق الجيل القادم من (أجهزة) الكشف الأمني في باريس في شهر ديسمبر/كانون الأول.

وقد اجتمعت مجموعة دراسة في ديسمبر/كانون الأول للنظر في إرشادات بشأن التنفيذ المنسق لتكنولوجيا التفتيش من أجل الكشف عن المتفجرات في السوائل والأيروسولات والهلاميات (LAGs). ووضعت مبادئ عامة لضمان نهج منسق للسوائل والأيروسولات والهلاميات، وأوصت بإعداد وتحديث قائمة من المتطلبات الدنيا المعترف بها بصورة

مشتركة للكشف عن السوائل والأيروسولات والهلاميات من قبل الدول وأصحاب المصلحة في الصناعة.

وقد ازدادت عضوية شبكة نقاط الاتصال لأمن الطيران من ١٧٢ عضوا في سنة ٢٠١٠ إلى ١٨٣ دولة وإقليمين إداريين خاصين. وأجرى اختبار لشبكة الاتصالات المستخدمة لنقل المعلومات عن التهديدات الوشيكة، فضلا عن خطوط إرشادية حول التدابير المضادة، وذلك في يونيو/حزيران وأكد كفاءتها وفعاليتها.

وتُعَدُّ الإيكاو حاليا صيغة جديدة من قاعدة البيانات بالانترنت المعروفة باسم "موسوعة أمن الطيران" (AVSECPaedia) وهي سهلة الاستخدام ومزودة بوظيفة بحث محسنة.

برنامج التسهيلات

اعتمد المجلس التعديل رقم ٢٢ للملحق التاسع — التسهيلات الذي يحتوي على القواعد والتوصيات بشأن الجمارك والهجرة والصحة ونظم المراقبة الصحية عند الحدود. ويتناول التعديل الصعوبات ذات الصلة بالتسهيلات والتي تواجهها الدول فضلا عن الصعوبات التي تواجه صناعة النقل الجوي والمسافرين الجويين، ويعزز أيضا القواعد والتوصيات بشأن برامج المعلومات المسبقة عن الركاب (API). ويلزم الدول بتنفيذ القواعد القياسية الدولية الموحدة عالميا في تبادل بيانات الركاب. وفي أبريل/نيسان، وضعت مواد إرشادية منقحة بشأن معلومات المسبقة عن الركاب (API) التي أعدت بالتعاون مع منظمة الجمارك العالمية والأليات على موقع الإيكاو على الانترنت

<http://www.icao.int/Security/FAL/Pages/Publications.aspx>

ويوصى التعديل رقم ٢٢ أيضا بالإجراءات التي يجب أن تتخذها الدول لمساعدة المسافرين الجويين الذين تتعطل رحلاتهم نتيجة لقوة قاهرة. واعتمد المجلس أيضا نسخة أساسية للأحكام ذات العلاقة بالصحة في الملحق التاسع تهدف إلى مساعدة الدول على الاستعداد لظهور الأمراض السارية (مثل وباء انفلونزا الخنازير (H1N1) ووباء السارس (SARS) وانفلونزا الطيور (avian flu) التي تشكل أخطارا صحية عامة أو طوارئ صحية عامة ذات اهتمام دولي. وأخيرا ولتمكين سلطات الجمارك وصناعة التجارة من التكيف مع بيئة أمن الشحن الجديدة بعد حادث ١١ سبتمبر/أيلول، فإن التعديل ٢٢ يتضمن أحكاما جديدة لتنسيق أحكام وممارسات التسهيلات التنظيمية مثل منظمة الجمارك العالمية.

برنامج وثائق السفر المقروءة آليا

بحلول نهاية السنة، لم تكن هناك سوى ست دول أعضاء لم تُصدر بعد جوازات السفر المقروءة آليا (MRPs) وفقا للملحق التاسع. وقد بدأ بعض هذه الدول مشروعات تمكنها من إصدارها في المستقبل القريب (كان التاريخ النهائي لإصدار جوازات السفر المقروءة آليا وفقا لأحكام الإيكاو هو أول أبريل/نيسان ٢٠١٠). وبالإضافة إلى ذلك، عرضت الإيكاو أن

تساعد خمس دول أصدرت جوازات السفر المقروءة آلياً ولكنها لم تف تماماً بالمواصفات الواردة في وثيقة الايكو لوثائق السفر المقروءة آلياً الوثيقة (Doc 9303).

وتُصدر الآن ٩٣ دولة عضواً وثائق سفر إلكترونية و ٢١ دولة أخرى أعلنت أنها تخطط لإصدار جوازات سفر إلكترونية في خلال سنتين. وكانت ٥٦ دولة تستخدم المقاييس البيومترية كجزء من عملية إدارة شؤون الحدود لديها.

وبدأ في ديسمبر/كانون الأول مشروع للمساعدة مدته ثلاث سنوات للأمريكتين، وذلك بصورة مشتركة مع لجنة دول الأمريكتين المضادة للإرهاب التابعة لمنظمة الدول الأمريكية (OAS/CICTE). وانطوى ذلك على مجموعة من حلقات العمل وتقييم الثغرات وبعثات إعداد المشاريع وتقييم نتائج المشاريع على مستوى المناطق الفرعية.

وقد تم مساعدة ٢٤ دولة ومنظمة دولية بتنفيذ وثائق السفر المقروءة آلياً. وتضمنت أنشطة بناء القدرات الرئيسية ما يلي:

— مشروع مساعدة في المكسيك (منسق مع برنامج الايكو للتعاون الفني) لتحليل عملية إصدار الجوازات المكسيكية والتأكد من امتثالها للوثيقة (Doc 9303)؛

— تقديم المساعدة في أوزبكستان، بالتعاون مع منظمة الأمن والتعاون في أوروبا (OSCE)، فيما يتعلق بتنفيذ مشروع الجوازات الإلكترونية؛

— تقديم المساعدة في نيبال بخصوص التأكد من صحة جوازات السفر المقروءة آلياً والتي تصدرها وفقاً للوثيقة (Doc 9303).

وبالتنسيق مع برنامج التعاون الفني، ساعد برنامج وثائق السفر المقروءة آلياً اكوادور وليسوتو والمكسيك ومكتب جوازات سفر الأمم المتحدة (Laisser-passer) في تنفيذ عدد من المشاريع الجديدة لبناء القدرات.

وعقدت الندوة السابعة والمعرض بشأن وثائق الايكو للسفر المقروءة آلياً في شهر أيلول/سبتمبر وتم التركيز على دور وثائق السفر المقروءة آلياً والضوابط عند الحدود في محاربة الإرهاب والجريمة عبر الحدود. وكان الشاغل الرئيسي لدى الكثير من المشاركين عدم وجود موارد في عدد من الدول لتحقيق الامتثال لمتطلبات الايكو الخاصة بوثائق السفر المقروءة آلياً، وبناء نظم قوية لإدارة الهوية.

وعقدت ندوات إقليمية بشأن وثائق السفر المقروءة آلياً والمقاييس البيومترية وأمن الحدود في قطر وسنغافورة. وبالإضافة إلى النهوض بأفضل الإجراءات ذات الصلة، ركزت هذه الأحداث على أهمية برنامج وثائق السفر المقروءة آلياً في إطار الجهود المستمرة لمنع الحركة عبر الحدود من جانب الإرهابيين وغيرهم من العناصر الجنائية.

برنامج دليل المفاتيح العامة

انضم خمسة من المشاركين الجدد — بلغاريا، هنغاريا، لكسمبورج، النرويج، السويد — إلى دليل المفاتيح العامة خلال العام، وبذلك أصبح العدد الكلي للمشاركين ٣٠ دولة وإقليماً. وقد

أنشئ الدليل في ٢٠٠٧ لتسهيل وتحديث تبادل معلومات جوازات السفر الالكترونية، وهو يقدم نظاما تعاونيا تشغيليا لأمن جوازات السفر تستطيع جميع الدول الأعضاء استخدامه. وكوسيلة لكشف التغيير أو الغش في الجوازات، واستعمال المحتالين لجوازات سفر مسروقة، فإن هذا يعد إجراء أمنيا فعالا بدرجة عالية. ولدى ملاحظة وجود ثغرة بين عدد الدول التي تصدر الجوازات الالكترونية وعدد المشاركين في دليل المفاتيح العامة، أكد مجلس دليل المفاتيح العامة أن إصدار جوازات السفر الالكترونية والمشاركة في برامج وثائق السفر المقروءة آليا يجب أن يسيرا يدا في يد، حسبما ورد في توصيات الملحق التاسع.

وقد تفاوضت الايكاو مرة أخرى بشأن العقد مع مشغل دليل المفاتيح العامة وهو Netrust. وفي إطار العقد الجديد، ستقل الرسوم التي يتقاضاها المشغل عندما يصل عدد المشاركين النشطين في دليل المفاتيح العامة إلى ٣١ مشاركا.

وقد عقدت حلقتنا عمل خلال ندوات ووثائق السفر المقروءة آليا لتوسيع نطاق المشاركة في دليل المفاتيح العامة. وأكدت هاتان الحلقتان قيمة انضمام الدول إلى دليل المفاتيح العامة، الأمر الذي يعزز من أمن وجدارة أي جواز سفر الكتروني تصدره الدولة.

تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق الأمن

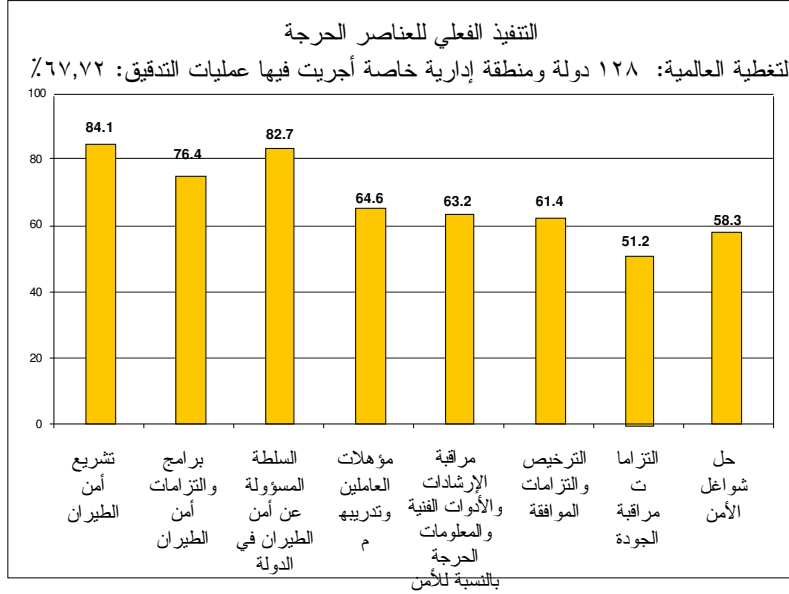
أنشئ البرنامج العالمي لتدقيق الأمن في عام ٢٠٠٢ وهو مازال يمثل عنصرا رئيسيا في استراتيجية الايكاو الشاملة لأمن الطيران. وتركز الدورة الثانية لتدقيقات البرنامج العالمي لتدقيق الأمن، التي بدأت في يناير/كانون الثاني ٢٠٠٨ على تحديد شواغل أمن الطيران في الدول الأعضاء بالايكاو، مع تقديم توصياتها لحل هذه الشواغل وتقديم المساعدة في هذا الميدان.

وأتمت أفرقة الايكاو ٣٥ عملية تدقيق في عام ٢٠١١ مما أدى إلى أن يكون العدد الكلي لعمليات التدقيق في الدورة الثانية ١٢٩ عملية (تشمل ١٢٨ دولة ومنطقة إدارية خاصة). ومن المقرر أن تنتهي الدورة الثانية للتدقيقات بنهاية عام ٢٠١٣. ويظهر الشكل [x] نتائج التدقيق العالمية مع ارتباطها بتنفيذ العناصر الحرجة لنظام مراقبة أمن الطيران. وبالنظر إلى المستقبل، أنشئت فرقة دراسة من الأمانة العامة لتطوير البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران بعد دورة التدقيق الحالية التي تنتهي في عام ٢٠١٣.

وبالإضافة إلى عمليات التدقيق، نُفذت في مونتريال دورة تدريب وترخيص المدققين العاملين في البرنامج العالمي لتدقيق الأمن. وشارك المدققون في البرنامج أيضا كمرقبين خلال دورة تدريب قام بها الاتحاد الأوروبي لمفتشي أمن الطيران وخلال عملية تفتيش قامت به اللجنة الأوروبية. وبالإضافة إلى ذلك، اشترك هؤلاء في بعثتين لتقديم المساعدة في مجال أمن الطيران.

وخلال السنة، جرى تحديد سبعة شواغل أمنية بارزة، تخصص خمس دول، خلال عمليات التدقيق في البرنامج العالمي لأمن الطيران في إطار الآلية التي وافق عليها المجلس في

فبراير/شباط ٢٠١٠. وتم بعد ذلك تصحيح أربعة من هذه الشواغل، حسبما أكدت بعثات التحقق التي قام بها البرنامج العالمي لتدقيق الأمن.



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

استمرت الدول الأعضاء والمنظمات الإقليمية في توفير الدعم القيم للمنظمة من خلال إعارة مدققين للبرنامج العالمي لتدقيق الأمن على أساس طويل أو قصير الأجل. فقد تمت إعارة أربعة خبراء على أساس طويل الأجل من كندا وفرنسا وسويسرا والولايات المتحدة. وبالإضافة إلى ذلك، تضم مجموعة البرنامج العالمي لتدقيق الأمن خبراء من ٦٣ دولة عضوا ومنظمتين دوليتين يعملون كأعضاء في أفرقة التدقيق التابعة للبرنامج العالمي خلال إعارات قصيرة الأجل.

المساعدة والتعاون الدوليان

بالنظر إلى تكلفتها بقيادة ودعم الجهود العالمية لإنشاء نظم مستدامة لأمن الطيران المدني ونظم المراقبة، استمرت الايكاو في بناء الشراكات مع الدول والمنظمات والصناعة وغيرها من أصحاب المصلحة لتحسين جهود تنسيق المساعدة حول العالم. وقدمت المنظمة أيضا المساعدة والإرشاد ونظمت دورات تدريبية وحلقات عمل لأمن الطيران لصالح الدول الأعضاء المحتاجة.

وقد وضعت الايكاو، في إطار برنامج الدعم التنفيذي والتنمية في مجال الأمن، استراتيجية جديدة تنص على نهج أكثر تماسكا وتنسيقا يشمل أنشطة أمن الطيران وأنشطة بناء القدرات. وفي إطار هذا النهج، تبذل الجهود التي تضمن اشتغال مشاريع برامج التعاون الفني على

أنشطة دعم التنفيذ والتنمية في مجال الأمن. وقد طورت خطط شاملة لتحسين الأوضاع في الدول الأعضاء وبدأ تنفيذها لخمس دول ومنظمة إقليمية واحدة، وتشرح الخطط بالتفصيل الشراكة بين الدولة المتعاقدة، أو بين الإقليم والايكاو، وهي تضمن تخصيص الموارد واستعمالها لتحقيق نقاط تتفق عليها. وقد أعدت خطتان للتحسين نتيجة لمسوحات أجريت لمعرفة احتياجات أمن الطيران في الدول.

وعلى المستوى الإقليمي، تضمنت الأنشطة المشاركة في اجتماعات الهيئات الإقليمية، مثل الايكاو والمجموعة الإقليمية لأمن الطيران المدني والتسهيلات لأمريكا اللاتينية، التي تحدد الأولويات لتوحيد ممارسات أمن الطيران عبر المنطقة، وتحسين جهود بناء القدرات. وبالإضافة إلى ذلك، فإن برامج التدريب الإقليمية التي تدعمها ماليا الدول المانحة نظمت في أقاليم أمريكا الشمالية والكاريبي وأمريكا الجنوبية لمصلحة ٢٧ دولة. ومن المتوقع أن تستمر برامج التدريب هذه حتى نهاية ٢٠١٣.

التدريب على أمن الطيران

ظل تطوير مواد التدريب على أمن الطيران ومراقبة الشبكة التي تتكون من مراكز التدريب المرتبطة بالايكاو محل تركيز كبير لبرنامج دعم التنفيذ والتنمية في أمن الطيران. ففي أكتوبر/تشرين الأول، عقد اجتماع للفريق المعني بالتدريب على أمن الطيران وناقش تطوير مواد تدريبية بشأن العوامل البشرية وأمن الشحن الجوي، فضلا عن تحديثات المجموعات الحالية للتدريب على أمن الطيران. وتوجد الآن سبع مجموعات تدريبية متاحة للبيع وهي: الأساسيات، والبضائع، وإدارة الأزمات، والتمرينات، والمعلمون، والإدارة، والمفتشون الوطنيون.

وقد تمت إضافة مركزين جديدين للتدريب على أمن الطيران، واحد في مكسيكو سيتي والآخر في نيودلهي إلى الشبكة العالمية التي تتكون الآن من ٢٣ مركزا للتدريب على أمن الطيران تشرف عليهم الايكاو وتدعمهم. ومن بين الأنشطة الأخرى، نظمت هذه المراكز ٢٥ دورة وحلقة عمل ترعاها الايكاو لمتخصصين في أمن الطيران يبلغ عددهم ٤٩٥ شخصا. وقد حصل على الترخيص ٣٣ من المعلمين الإضافيين من جميع المناطق استجابة للطلب المتنامي على التدريب في مجال أمن الطيران، مما زاد العدد الكلي للمعلمين المرخصين إلى ٢١١ معلما.

واصلت الايكاو دعم "دورة الإدارة المهنية" التي تقدمها جامعة كونكورديا في مونتريال، وهو برنامج على الانترنت ويقدم لموظفي إدارات أمن الطيران مهارات إدارية جديدة، وبنهاية العام، حصل ٣٨٤ مشاركا من ٨١ دولة على شهادة الدورة، وهو عدد يزيد على ٣١٧ مشاركا من ٧٥ دولة في عام ٢٠١٠.

مشاريع ومبادرات التعاون الفني

كان هناك ١٧ مشروعا وطنيا وأربعة مشاريع إقليمية للتعاون الفني، وساعدت هذه المشاريع إدارات الطيران المدني والمطارات الدولية على تحسين أجهزتها الأمنية. وتضمنت الانجازات الرئيسية خلال هذه الفترة ما يلي:

منطقة آسيا والمحيط الهادئ

— استمر تقديم المساعدة إلى ٢٤ دولة وإقليما إداريا في مجال أمن الطيران من خلال برنامج أمن الطيران التعاوني الإقليمي بما في ذلك تقديم المساعدة إلى الدول الأعضاء والإدارات التي كانت تعاني من قصور تم التعرف عليه في برنامج تدقيق أمن الطيران وغير ذلك من الأشياء المتعلقة بأمن الطيران.

— تنقيح أنظمة وإجراءات السلطة العامة للطيران المدني بالنسبة لإدارات العمليات والأمن في إحدى الدول.

منطقة الكاريبي وأمريكا الجنوبية

— تنظيم ندوة دولية بشأن التسهيلات شاركت فيها ١٨ دولة.

— إجراء ندوة دولية عن تخطيط الأحداث الرئيسية التي تؤثر في الطيران المدني شاركت فيها ١٤ دولة.

— تنظيم ندوة دولية عن تخطيط وتحسين وتنظيم البنية الأساسية للبضائع في المطارات شاركت فيها ١٣ دولة.

— التشاور حول جوانب وثائق السفر المقروءة آليا الالكترونية وخطة العمل لتنفيذ مفهوم "الحدود الالكترونية" و"الجوازات الالكترونية" في دولتين.

— شراء نظم ومعدات الأمن مثل التلفاز بالدائرة المغلقة، وماسحات الأشعة السينية في دولتين.

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

حماية البيئة والتنمية المستدامة للنقل الجوي

حماية البيئة

ركزت الايكاو في حيز كبير من أعمالها في مجال البيئة على الإجراءات التي طلبت اتخاذها الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين، بما في ذلك تنظيم مؤتمر دولي بشأن أنواع الوقود الأحيائي المستدام، والتدريب على خطط عمل الدول، وإنجازات برنامج عمل لجنة حماية البيئة. ومما يكتسي أهمية أيضا إعداد أدوات جديدة في مجال البيئة، وتوطيد أواصر التعاون مع سائر هيئات الأمم المتحدة، ومختلف مبادرات تغير المناخ، وأنشطة التوعية.

الإجراءات التي طلبت اتخاذها الجمعية العمومية للايكاو في دورتها السابعة والثلاثين

خطط عمل الدول بشأن أنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون

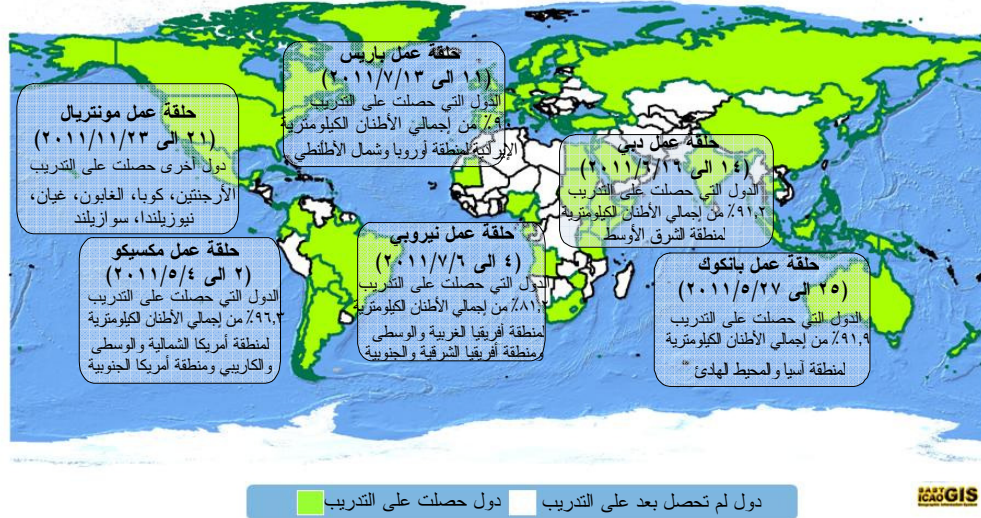
أعدت الايكاو إرشادات وبرنامج بيئي على الانترنت لمساعدة الدول الأعضاء في إعداد خطط الأعمال من أجل تحديد أنسب التدابير اللازمة لخفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطيران الدولي ومساعدة الدول على تنفيذ التدابير. وبفضل خطط العمل ستمكن الايكاو من تقييم التقدم الذي أحرزته الدول لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية في قطاع الطيران وتلبية الاحتياجات التي تحددها الدول بواسطة تقديم المساعدة الفنية والمالية. وقد نظمت الايكاو خلال السنة، بالتعاون مع المكاتب الإقليمية، حلقات عمل إقليمية بشأن خطط عمل الدول وذلك في بانكوك ودبي ومكسيكو ومونتريال ونيروبي وباريس، وذلك بحضور أكثر من ٢٠٠ ممثل من ٨١ دولة تمثل نسبة ٩٢,٤ في المائة من الأطنان الكيلومترية الإيرادية، كما يتلقى الآن ٨١ مسؤولا محليا التدريب.

الأنواع البديلة من الوقود المستدام في مجال الطيران

استمرت الايكاو في العمل بنشاط على تعزيز صياغة الأطر التنظيمية والمالية لتوفير أنواع الوقود البديل المستدام في مجال الطيران في الوقت المناسب وبالقدر الكافي. وبعد النجاح الذي حققته الايكاو من خلال تنظيم حلقة العمل ومؤتمر الطيران والأنواع البديلة من الوقود لعام ٢٠٠٩، نظمت حلقة العمل بشأن أنواع الوقود البديل في مجال الطيران. وتبادل أكثر من ٢٣٠ مشاركا وجهات النظر والمعلومات المتعلقة بالأنشطة المنفذة على المستوى العالمي بشأن الأنواع البديلة من الوقود المستدام في مجال الطيران. وركزت المناقشات على موائمة منهجيات تحليل العمر الافتراضي على الصعيد العالمي، ومعايير الاستدامة، والأطر القانونية والتنظيمية بخصوص توفير أنواع الوقود.



حلقات عمل الايكاو للتدريب على خطط عمل الدول
بشأن أنشطة خفض انبعاثات ثاني أكسيد الكربون



الشكل ٦: حلقات العمل التدريبية الإقليمية

لجنة حماية البيئة في مجال الطيران

قطعت لجنة حماية البيئة في مجال الطيران شوطا كبيرا في إنجاز برنامج عمل اجتماعها التاسع، والذي يهدف إلى زيادة التدابير الفنية الرامية لخفض وتقليص أثر الطيران على البيئة.

التعديلات على المجلدين الأول والثاني من الملحق ١٦

استعرضت لجنة الملاحة الجوية، في دورتها ١٨٦، تعديلين على المجلدين الأول والثاني من الملحق ١٦ - حماية البيئة وتعليقات الدول على ذلك. وكان الهدف من إدخال التعديلات الفنية على المجلد الأول هو تحديث إجراءات التراخيص وتحسين مستواها. أما التعديلات على الملحق الثاني فشملت، ضمن مجموعة واسعة من المعلومات الفنية المستحدثة، استحداث قاعدة قياسية تتعلق بانبعاثات أكاسيد النيتروجين. وقد اعتمد المجلس في دورته ١٩٢ التعديلين، وحدد تاريخ ٢٠١١/١١/١٧ موعدا للتطبيق.

انبعاثات الطائرات

يُعتبر إعداد قاعدة قياسية للتخطيط لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن الطائرات من أصعب التحديات التي ينطوي عليها برنامج عمل الاجتماع التاسع للجنة حماية البيئة. وقد ركزت فرقة العمل المعنية بثاني أكسيد الكربون، تحت إشراف الفريق العامل الفني المعني بالانبعاثات، على وضع شرط يتعلق بالتخطيط وسيستند إلى الأعمال بشأن نظم القياس، والإجراءات المتخذة وقابلية التطبيق والتنفيذ. وقد أدت التحليلات إلى بلورة عدة خيارات تتعلق بنظم القياس، وإنشاء مجموعة البيانات المشتركة، إلى جانب بيانات المصنعين. وتعمل فرقة العمل المذكورة على اختيار نظام موحد للقياس، قبل التحول إلى التركيز على العملية التنظيمية.

وأجرت هذه الفرقة تحليلات فنية هامة وتواصل سعيها لوضع تعريف فني للقاعدة القياسية المتعلقة بثاني أكسيد الكربون بحلول عام ٢٠١٣.

ضوضاء الطائرات

درست لجنة حماية البيئة خيارات تقليص أو خفض عدد الأشخاص المعرضين للضوضاء الكبير للطائرات، والتركيز على الخيارات الفنية. ويواصل الفريق العامل الفني المعني بالضوضاء، بالتعاون مع الأفرقة العاملة المعنية بوضع النماذج التابعة للجنة حماية البيئة، تقييم خيارات توخي الصرامة إزاء الضوضاء في المستقبل. وسيعرض هذا التقييم على نظر الفريق التوجيهي التابع للجنة حماية البيئة. وقد باشر استعراض فريق خبراء مستقل تحليل أحدث التكنولوجيات المستخدمة في خفض الضوضاء وسيقدم تقريراً إلى الفريق العامل الفني المعني بالضوضاء في عام ٢٠١٢.

الأدوات البيئية

الجدول الحسابي للإيكو بشأن الاجتماعات المواتية للبيئة

خلال اليوم العالمي للبيئة في عام ٢٠٠٧، دعا السيد بان كي مون، أمين عام الأمم المتحدة علانية أن تصبح منظومة الأمم المتحدة محايدة مناخياً وأكثر استدامة من الناحية البيئية. وتدعو مبادرة الأثر المحايد جميع مؤسسات منظومة الأمم المتحدة إلى خفض انبعاثاتها من غازات الدفيئة قدر الإمكان وجعل عملياتها مواتية للبيئة. أما الجدول الحسابي للإيكو بشأن الاجتماعات المواتية للبيئة فيساعد الأمم المتحدة وغيرها من المنظمات على إدارة انبعاثاتها من الكربون التي تُخلفها الأسفار الرسمية للمشاركة في الاجتماعات الدولية. وتقوم هذه الأداة باحتساب الموقع الأمثل لعقد الاجتماعات فيما يخص الانبعاثات من ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن السفر جواً، وذلك على أساس عدد المشاركين والمدن الأصلية القادمين منها. ومع أن هناك عوامل كثيرة يمكن أن تؤثر على قرار تحديد مكان عقد الاجتماعات، فإن الجدول الحسابي يُيسر عملية التخطيط. ويشكل هذا الجدول الحسابي أداة قيمة لاتخاذ القرارات بالنسبة للمنظمات التي تعقد اجتماعات دولية ويوصي بعملية تخطيط سليمة من الناحية البيئية بغرض خفض انبعاثاتها من ثاني أكسيد الكربون الناجمة عن السفر جواً.

أداة الإيكو لتقدير وفورات الوقود

يمكن للتحسينات التشغيلية أن تُحدث تخفيضات كبيرة في استهلاك وقود الطائرات. ومع ذلك، لم تُنحَ إلى يومنا هذا أي أداة تساعد الدول التي تفقر للوسائل الآلية لتقدير هذه المنافع أو وضع نماذج أو إعداد تقارير بشأنها بطريقة متناسقة. وقد تغير ذلك بفضل استحداث أداة الإيكو لتقدير وفورات الوقود التي لديها القدرة على الوقوف على الاختلافات في أداء مسارات الرحلة فيما يخص استهلاك الوقود قبل تنفيذ التحسينات التشغيلية على المستويات المحلي أو الإقليمي أو العالمي وبعدها. وستساعد هذه الأداة الدول على أن تواظب على تقدير وفورات الوقود وإطلاع السلطة الوطنية المختصة والإيكو عليها. وستيسر أيضاً تحديث وتطوير الهياكل الأساسية لخدمات الملاحة الجوية للدول التي ستساهم في خفض الانبعاثات.

التعاون مع سائر هيئات الأمم المتحدة

تشمل أعمال الايكاو في مجال حماية البيئة، وبشكل ملحوظ الأنشطة المتعلقة بتغير المناخ، التعاون مع عدد من هيئات الأمم المتحدة، وبوجه خاص اتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ والأفرقة العاملة التابعة لها. وفيما يلي اجتماعات الأمم المتحدة التي شاركت فيها الايكاو في عام ٢٠١١:

- الفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ، الدورة الحادية عشرة للفريق العامل الثالث، أبو ظبي؛
- الاجتماع الخامس للفريق الحكومي الدولي المعني بتغير المناخ بشأن قاعدة بيانات عوامل الانبعاثات، مومباي؛
- اللجنة الانتقالية المعنية بتصميم الصندوق الأخضر للمناخ، مكسيكو؛
- الاجتماع الخامس بشأن الإدارة المستدامة لفريق معالجة المشاكل، روما؛
- فريق الأمم المتحدة لإدارة البيئة، الاجتماع السابع عشر، نيويورك؛
- اللجنة التنفيذية للشؤون الاقتصادية والاجتماعية زائد اجتماع الرؤساء، جنيف؛
- الاجتماع الثاني ما بين الدورات لمؤتمر الأمم المتحدة للتنمية المستدامة، نيويورك؛
- مؤتمر تغير المناخ المتعلق باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، بون؛
- مؤتمر تغير المناخ المتعلق باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، مدينة بنما؛
- مؤتمر تغير المناخ المتعلق باتفاقية الأمم المتحدة الإطارية بشأن تغير المناخ، دوربان - بما في ذلك الاجتماع السابع عشر لمؤتمر الأطراف.

قدمت الايكاو خلال الاجتماع السابع لمؤتمر الأطراف تقريراً وبياناً إلى الهيئة الفرعية المعنية بالمشورة العلمية والفنية والتكنولوجية بشأن آخر مستجدات الطيران الدولي وتغير المناخ. كما عملت الايكاو والمنظمة البحرية الدولية على إذكاء الوعي بالمبادرات البيئية المرتبطة بالنقل، تحت عنوان *الانبعاثات الناجمة عن النقل الدولي: الإجراءات العالمية الخاصة بالصناعات العالمية*. وقد ركز عرض الايكاو على تنفيذ إجراءات ملموسة لتحقيق الأهداف الطموحة العالمية التي اعتمدها الجمعية العمومية في دورتها السابعة الثلاثين. وشاركت الايكاو أيضاً في الحدث الجانبي لمنظومة الأمم المتحدة بشأن إجراءات التخفيف وكذلك الحدث الجانبي لصندوق النقد الدولي بشأن تمويل المسائل المناخية.

مبادرة الايكاو للحياة المناخي ومخزونات الكربون

في إطار مبادرة الأمم المتحدة لتحقيق حياة المناخي في منظومة الأمم المتحدة بأسرها، قامت الايكاو بتحديث مخزونات الكربون لديها وتقدير أثر الكربون للأمانة العامة لعام ٢٠١٠ وذلك باستخدام الجدول الحسابي للإيكاو بشأن انبعاثات غازات الدفيئة المتبع في برنامج الأمم المتحدة للبيئة والجدول الحسابي لانبعاثات ثاني أكسيد الكربون المتبع في الإيكاو. وبلغ إجمالي أثر الكربون في الإيكاو في عام ٢٠١١ ما يقارب ٦٠٨٠ طناً من ثاني أكسيد الكربون، ونسبة الأسفار الجوية للموظفين ٤٠ في المائة ونسبة الطاقة والكهرباء ٦٠ في المائة وتستأثر بمعظم انبعاثات ثاني أكسيد الكربون. وشاركت الايكاو أيضاً في اجتماعات فريق الأمم المتحدة المعني

بمعالجة المشاكل بشأن الإدارة المستدامة ولم تتوقف عن دعم أعضاء هذا أعضاء هذا الفريق في إعداد الأدوات والمبادئ التوجيهية اللازمة لإعداد جرد عن انبعاثات غازات الدفيئة المرتبطة بالطيران.

أنشطة التوعية العامة وتوعية الجمهور

تناول عددان من نشرة الإيكاو موضوع البيئة (العددان ٣ و ٦)، إلى جانب استعراضات وتعليقات وأخبار من قطاع الطيران ككل. وبعد حلقة العمل بشأن الأنواع البديلة من الوقود المستدام، نُشر تقرير عن التقدم الذي أحرزه قطاع الطيران فيما يخص أنواع الوقود. وتلت الإيكاو رسالة خلال الاجتماع السابع عشر لمؤتمر الأطراف، تبرز مساهمة الطيران في كل الأسس الاقتصادية والبيئية والاجتماعية للتنمية المستدامة. وشاركت المنظمة أيضا في عدة عروض ودورات إعلامية وأنشطة للتوعية في جميع أنحاء العالم، باستخدام مجموعة من اللافتات والكتيبات والتقارير والمنشورات والمواد الخاصة بوسائل الإعلام المتعددة وشملت هذه الأحداث ما يلي:

- رابطة فرنسا المعنية بعلوم الطيران والفضاء والمعهد الأمريكي لعلوم الطيران والفضاء – الندوة بشأن خفض انبعاثات وضوضاء الطائرات، مارسيليا؛
- اللجنة الإفريقية للطيران المدني، الاجتماع الحادي عشر للجنة النقل الجوي، نيروبي؛
- حلقة العمل بشأن الطيران المستدام لفريق العمل المعني بالنقل الجوي، ريو دي جانيرو؛
- مؤتمر بوخاريسست بشأن قانون الجو، بوخاريسست؛
- الاجتماع العام لمبادرة الأنواع البديلة من الوقود لأغراض الطيران التجاري، واشنطن العاصمة؛
- لمحمة عن قمة الأرض، أبو ظبي؛
- اجتماع خبراء مجموعة العشرين، واشنطن العاصمة؛
- شبكة التنمية والبحوث في مجال الطيران المواتي للبيئة، الطيران الذي يراعي البيئة – تحقيق أحلامنا، أوتاوا؛
- المؤتمر بشأن موجز الطريقة المستدامة للأنواع البديلة من الوقود والطاقة في مجال الطيران، تولوز.

الدعم الطوعي لأعمال الإيكاو في مجال البيئة

استمرت كل من فرنسا وإيطاليا في تقديم الدعم لأعمال الإيكاو في مجال البيئة بفضل إعاره مسؤول معاون معني بالبيئة وأحد المسؤولين الفنيين المبتدئين. واستفاد برنامج البيئة أيضا من التبرعات المقدمة من النرويج وشيلي.

مبادرات ومشاريع التعاون الفني

نفذ ١٩ مشروعا على المستوى الوطني و٤ مشاريع على المستوى الإقليمي من المشاريع النشطة في مجال التعاون الفني لحماية البيئة.

إقليم آسيا والمحيط الهادئ

— إجراء دراسة تتعلق بعمليات المطارات المزدوجة في المناطق الحضرية في إحدى الدول؛

— إعداد تنبؤات الحركة الجوية في منطقة العاصمة في إحدى الدول.

إقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية

— تشكيل وتعيين فريق مؤلف من ١٢ خبيرا بغرض إعداد خطة أعمال رئيسية خاصة بأحد المطارات؛

— شراء جدار واق من الانفجارات؛

— دعم إحدى الدول فيما يخص توسيع نطاق المطارات وتعزيز دور المدينة بوصفها مطارا رئيسيا دوليا هاما.

التنمية المستدامة للنقل الجوي

كثفت المنظمة في عام ٢٠١١ جهودها نحو إيجاد بيئة تنظيمية عالمية مواتية للتنمية المستدامة في مجال النقل الجوي الدولي. وبفضل توثيق الحوار بين الدول الأعضاء وتقديم أدوات ابتكارية بشأن بيانات الطيران على شبكة الانترنت، ساعدت الايكو على التوقيع على الاتفاقات الثنائية والمتعددة الأطراف للخدمات الجوية، مع الحرص على إتاحة الإرشادات العملية لاعتماد وتنفيذ السياسات العامة والممارسات الرامية لتعزيز التنمية المستدامة للطيران المدني الدولي. وقد لقيت الابتكارات الواردة أدناه استحسانا من الدول الأعضاء ومجتمع الطيران العالمي.

الأرصاء الجوية

أشرفت الايكو في هذه السنة على إجراء اختبار إرشادي عن تقارير الظواهر الجوية الخطيرة (سجمت) في إقليم إفريقيا والمحيط الهندي وأجزاء من إقليم آسيا والمحيط الهادئ. وتسعى هذه الجهود المبذولة إلى حل الصعوبات طويلة الأمد التي تواجهها العديد من الدول فيما يخص إصدار هذه التقارير وتعميمها.

ووافقت مجموعة عمليات النظام العالمي لتنبؤات المنطقة (WAFSOPSG) في أحد الاجتماعات المنعقدة في مارس ٢٠١١ على وضع عروض خاصة بتنبؤات السحب من مرحلة الاختبار إلى مرحلة التشغيل إلى غاية نوفمبر ٢٠١٣، وذلك لاستخدامها في التخطيط قبل الطيران. وجرى أيضا تعزيز نظام توزيع معلومات الملاحية الجوية بالأقمار الصناعية من خلال تحسين مستوى إتاحة تنبؤات النظام العالمي الشبكي لتنبؤات المنطقة فيما يتعلق بالجليد والاضطرابات والسحب الممطرة باستخدام بروتوكول نقل ملفات نظام التوزيع بالأقمار الصناعية على شبكة

الإنترنت.

وأدخلت أيضا بعض التحسينات على جودة معلومات الأرصاد الجوية بواسطة تحديث إرشادات نظام إدارة الجودة. أما إنشاء نظم إدارة الجودة وتنفيذها لأغراض خدمة الأرصاد الجوية في مجال الطيران، وهي ممارسة موصى بها، فجرى تحسينها لتصبح قاعدة قياسية واعتمدها المجلس في عام ٢٠١١، مع تحديد تاريخ نوفمبر ٢٠١٢ موعدا للتطبيق. وبدأت دول عديدة تطبيق هذه الممارسة، ولم يحصل إلا عدد قليل منها على ترخيص أيزو ٢٠٠٨:٢٠٠٠.

طيف الترددات في مجال الطيران

جرى تحديث الأحكام الدولية المتعلقة بإدارة طيف الترددات خلال المؤتمرات العالمي للاتصالات الراديوية التي تتعقد مرة كل أربع سنوات. وتعتبر وظائف الاتصالات والملاحة والاستطلاع في مجال الطيران أدوات حاسمة لسلامة الطائرات أثناء الطيران وتقتضي استخدام دون قيود جزء كبير من طيف الترددات الراديوية المتاحة. وقد أقر المجلس في يونيو/حزيران آخر التطورات التي أدخلت على موقف الايكاو إزاء المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية لعام ٢٠١٢. وواصلت الايكاو إعداد المواد المستخدمة في أنشطة المؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية ونظمت حلقات عمل تتعلق بطيف الترددات في باريس وداكار. وتم الترويج لموقف الايكاو والدفاع عنه في الاجتماعات التحضيرية المختلفة للمؤتمر العالمي للاتصالات الراديوية التي نظمها الاتحاد الدولي للاتصالات والمنظمات الإقليمية المعنية بالاتصالات.

إدارة معلومات الطيران

أعدت المنظمة خريطة طريق تمكن من الانتقال إلى تطبيق الشفرة الأبجدية الرقمية لدعم النهج المتبعة في إدارة المعلومات على نطاق منظومة الطيران في المستقبل.

وبالإضافة إلى القواعد والتوصيات المعمول بها حاليا وخريطة الطريق الخاصة بالانتقال إلى إدارة معلومات الطيران، أعدت جميع الأقاليم التابعة للايكاو خطة الانتقال من خدمات معلومات الطيران إلى إدارة معلومات الطيران وهي الآن في طور التنفيذ.

تطورات سياسات النقل الجوية

ما فتئ تحرير نظام النقل الجوي الدولي يتطور على المستويين المتعدد الأطراف والإقليمي. وأبرمت عدة دول اتفاقات ثنائية جديدة تتعلق بالخدمات الجوية واتفاقات "الأجواء المفتوحة". وترمي هذه الاتفاقات عموما إلى تطبيق قدر أكبر من المرونة فيما يخص شركات الطيران التي تعينها الدول، والحقوق المتعلقة بالمسارات والسعة والترددات والمشاركة في استخدام رموز الرحلات والتعريفات. وعلى المستوى متعدد الأطراف، أجرت منظمة التجارة العالمية الاستعراض الثاني لمرفق الاتفاق العام المتعلق بتجارة الخدمات بشأن خدمات النقل الجوي. ورصدت الأمانة العامة التطورات في منظمة التجارة العالمية حيث مازال يجري استعراض الاقتراحات الخاصة بتوسيع نطاق هذا المرفق.

قاعدة بيانات اتفاقات الخدمات الجوية العالمية على الانترنت

استُحدثت قاعدة البيانات الشبكية المتعلقة بالاتفاقات العالمية للخدمات الجوية، لتحل محل "قاعدة بيانات الاتفاقات العالمية للخدمات الجوية" على القرص المدمج (Doc 9511). وتحتوي قاعدة البيانات الجديدة على نصوص الاتفاقات الثنائية الحالية بشأن الخدمات الجوية والتعديلات في شكل وثيقة PDF. وتشمل أيضا ملخصات عن أهم أحكام الاتفاقات الثنائية بشأن الخدمات الجوية والتعديلات عليها، التي تسجلها الدول الأعضاء لدى الايكاو، وكذلك الاتفاقات غير المسجلة المحصل عليها من مصادر أخرى مثل المواقع الوطنية الرسمية على شبكة الانترنت.

حقوق الركاب

أكدت الايكاو الاتجاه العام نحو تطبيق الآليات التنظيمية الرامية إلى حماية ركاب شركات الطيران، التي جرى مراعاتها بالفعل. وتقوم قواعد تعزيز حماية ركاب شركات الطيران الصادرة عن وزارة النقل في الولايات المتحدة بتوسيع نطاق اللوائح التنظيمية المعمول بها حاليا (في مجالات التعويض عن فقدان الأمتعة، أو الإفصاح عن الرسوم التشغيلية أو حالات التأخير في ساحة وقوف الطائرات). وفي أوروبا، ما برح نطاق اللائحة EU 261/2004 لتعويض الركاب يثير مناقشات، في حين اعتمدت التوجيهات المتعلقة بحقوق المستهلكين في دول الاتحاد الأوروبي، التي تحظر على التجار على شبكة الانترنت فرض رسوم إضافية على المستهلكين لسداد معاملتهم ببطاقات الائتمان.

وقد واصلت الايكاو رصد التطورات بخصوص الالتزامات الطوعية إزاء مصالح المستهلك والتنظيم الحكومي المتعلق به. وبوجه خاص، أعيد هيكلة ملخص الالتزامات الطوعية والتدابير التنظيمية، التي تستند إلى قواعد حماية المستهلك، وذلك لتحسين مستوى قراءتها وتحديثها ومراعاة آخر التطورات.

تيسير مفاوضات الخدمات الجوية

نظمت الايكاو المؤتمر الرابع للمفاوضات بشأن الخدمات الجوية في مومباي مُحطما الرقم القياسي من حيث الحضور حيث حضره ٣٥٠ وفدا من ٦٥ دولة، وممثلين عن أربع منظمات إقليمية. وانهقد خلال المؤتمر أكثر من ٣٧٠ اجتماعا ثنائيا رسميا وغير رسمي، أدت إلى التوقيع على أكثر من ١٢٠ من الاتفاقات والترتيبات الثنائية للخدمات الجوية. وتزامن الاجتماع مع احتفال الهند بالذكرى المئوية لبدء عمليات الطيران التجاري لديها.

المؤتمر العالمي للنقل الجوي

دعت الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين إلى عقد مؤتمر للنقل الجوي في وقت مناسب خلال فترة الثلاث سنوات. وقرر المجلس في يوليو/حزيران ٢٠١١ تحديد الفترة من ١٨ إلى ٢٢ مارس/آذار ٢٠١٣ لعقد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي في المقر الرئيسي للايكاو بمونتريال. وسيقيم المؤتمر الوضع الراهن ويحدد السبل الكفيلة بتحسين مستوى البيئة التنظيمية، مع الحرص على تعزيز التنمية المستدامة للنقل الجوي. وسينظر أيضا في القضايا الرئيسية، مثل حق دخول الأسواق، وملكية الناقلين الجويين والسيطرة عليهم، وحماية المستهلك، والمنافسة النزيهة والضمانات، وفرض الضرائب، واقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية، إضافة إلى التدابير اللازمة لتحسين مستوى تنفيذ السياسات التنظيمية والإرشادات

للايكاو.

إدارة الهياكل الأساسية

أقر المجلس في دورته ١٩٤ تنقيح الوثيقة "سياسات الايكاو بشأن خدمات المطارات والملاحة الجوية" (Doc 9082) وستُنشر في طبعها التاسعة. أما عملية التطبيق السليم للمبادئ الرئيسية الخاصة بالرسوم الواردة في الوثيقة Doc 9082 وهي عدم التمييز، وارتباط الرسوم بالكتلة، والشفافية والتشاور مع المستخدمين - فهي تساعد على التنمية المستدامة للهياكل الأساسية في المطارات والملاحة الجوية. وقامت الإيكاو أيضا بتنقيح وتحديث سبع من دراسات الحالة عن الاستغلال التجاري لخدمات المطارات والملاحة الجوية، وخصخصة هذه الخدمات والإشراف عليها اقتصاديا، وبإضافة ١٩ حالة جديدة إلى قاعدة البيانات.

استحداث قائمة بشأن رسوم الطيران على الانترنت

استنادا إلى الوثيقة "تعريفات المطارات وخدمات الملاحة الجوية" (Doc 7100)، وضعت الإيكاو قائمة جديدة على الشبكة بعنوان "رسوم الطيران"، تتضمن رسوم خدمات المطارات والملاحة الجوية في ١٨٤ دولة.

وفي مجال التدريب، جرت ثلاث دورات بشأن رسوم مستخدمي المطارات في إطار برنامج اعتماد الإدارة المهنية للمطارات، الذي وضعته الإيكاو بالاشتراك مع المجلس الدولي للمطارات.

برنامج الإيكاو للإحصاءات

بدأت عملية تنفيذ وتعميم توصيات الدورة العاشرة لاجتماع شعبة الإحصاءات بنشر بند السرية الخاص بمنشأ ومقصد الرحلة الجوية، والطلب الخاص بتعيين مراكز تنسيق مسؤولة عن جمع الإحصاءات وتوزيع قائمة بالناقلين منخفضي التكلفة على المستوى العالمي. ونُظمت دورة للتدريب أثناء العمل بشأن الإحصاءات في المقر الرئيسي للإيكاو. وتزود بعض الدول الأفريقية الناطقة باللغة الفرنسية بالخبرة العملية في تطبيق الأساليب الإحصائية واستيفاء النماذج الإحصائية. وفي ضوء رصد التنمية المستدامة للنقل الجوي، وكمحاوله لتحسين عملية تقييم مدى تحقيق الأهداف الطموحة ذات الصلة بأثر الطيران على تغير المناخ، نفذت الإيكاو برنامج لجمع البيانات المتعلقة بالوقود حسب الناقل الجوي الأمر الذي يسمح بقياس التقدم المحرز في استخدام الوقود بكفاءة.

استحداث برنامج الإيكاو الإحصائي الجديد على الانترنت

أعدت الإيكاو برنامجا إحصائيا جديدا على الانترنت، هو ICAO DATA+، وهو بمثابة أداة عالمية للبيانات المقارنة المتعلقة بالطيران والتي تستوفي المعايير القياسية الرفيعة المستوى الخاصة بتوزيع البيانات التي تطلبها الدول الأعضاء والمؤسسات الإقليمية للطيران المدني والمستخدمون الخارجيون. وأصبح العنصر الأول من برنامج ICAO DATA+ جاهزا، ويمكن من الحصول على إحصاءات الطيران في شكل بياني جديد، ويسهل الإبلاغ عن البيانات التي

كانت تقدم في العادة في شكل جداول إحصائية وتقدها والحصول عليها. ويساعد هذا البرنامج الإحصائي سهل الاستخدام على تغيير العرض البياني للبيانات وفقا لعمليات الاختيار. أما نطاق البيانات المجمعة بواسطة برنامج الأيكاو للإحصاءات فسيتاح بفضل هذا البرنامج بشكل تعاقبي. ويشمل هذا العنصر الأول المتاح الإحصاءات الشهرية المتعلقة بحركة الناقلين الجويين المجمعة بواسطة النموذج (ألف) للإبلاغ عن النقل الجوي. ولإستخدام هذا البرنامج، يجب التسجيل لدى الأيكاو على الرابط التالي www2.icao.int/en/G-CAD.

أنشطة التنبؤات

انعقد اجتماع فريق تنبؤات الحركة في أفريقيا والمحيط الهندي (التابع للمجموعة الإقليمية للتخطيط والتنفيذ في أفريقيا والمحيط الهندي (APIRG) والفريق الفرعي المعني بتنبؤات الحركة (التابع لمجموعة تخطيط وتنفيذ الملاحة الجوية في الشرق الأوسط (MIDANPIRG) لمساعدة هاتين المجموعتين فيما يخص تطوير تخطيط خدمات الملاحة الجوية في المستقبل ضمن المنطقتين الراجعتين لهما بالنظر. ويهدف هذان الاجتماعات إلى تطوير تنبؤات الحركة، التي تركز على حجم الركاب وتحركات الطائرات في المستقبل، وكذلك التنبؤات المتعلقة بأزواج المدن وتحليلات فترات الذروة لمناطق معلومات الطيران. ونُشر تقريران، الأول بعنوان " تنبؤات الحركة الإقليمية في أفريقيا والمحيط الهندي للفترة ٢٠١٠-٢٠٣٠ " (Doc 9970) والثاني بعنوان " تقرير الاجتماع الرابع للفريق الفرعي المعني بتنبؤات الحركة " (القاهرة، مصر، ١٥-١٧ نوفمبر ٢٠١١)، وسُيُعرضان على الاجتماعات التي ستعقدها المجموعتان APIRG و MIDANPIRG، تباعا، من أجل تقييمهما وبغية تخطيط وتنفيذ تسهيلات الملاحة الجوية. وحضر اجتماع فريق تنبؤات الحركة في أفريقيا وآسيا ١٥ مشاركا من خمس دول أعضاء من إفريقيا ومنظمة دولية واحدة، بينما حضر اجتماع الفريق الفرعي المعني بتنبؤات الحركة ١٦ مشاركا من ٥ دول أعضاء من الشرق الأوسط.

ونشرت الإيكاو دراسة جديدة وابتكارية بعنوان " تنبؤات العشرين سنة على المستويين العالمي والإقليمي - الطيارون وموظفو الصيانة ومراقبو الحركة الجوية " (Doc 9956). وتزوّد هذه الدراسة، المتاحة بكل اللغات، الدول ومشغلي الطائرات والمطارات ومقومي خدمات الملاحة الجوية ومؤسسات التدريب على الطيران بمعلومات عن تأثير النمو المتوقع للحركة والأساطيل على الطلب على الموظفين المؤهلين في مجال الطيران. ويجري احتساب حالات النقص والزيادة في قدرات التدريب على المستوى العالمي وحسب الإقليم، وذلك لمساعدة الدول على تحديد المشاكل المحتملة وبالتالي تكييف هياكلها الأساسية للتدريب.

التحليل الاقتصادي

استمر إجراء الدراسات عن الاختلافات الإقليمية الموجودة في اقتصاديات تشغيل شركات الطيران الدولية. وتظل توفر هذه الدراسات مصدرا فريدا للبيانات والمعلومات لإنجاز مختلف المهام الأساسية كتخطيط اقتصاديات تشغيل شركات الطيران، وتقييم أثر التغييرات التنظيمية والتخطيط البيئي. وتشكل نتائج هذه الدراسات أيضا الأساس لحساب العوامل المتعلقة بتوزيع إيرادات الركاب من الرحلات على متن شركات طيران مختلفة من جانب وكالة التوزيع

التناسبى للإيرادات التابعة للآليات. وفي إطار خطة مماثلة، أُجريت تحليلات للحركة والجوانب المالية لاحتساب معدلات عمليات إرسال البريد الجوي الأساسية بالنسبة للاتحاد البريدي العالمي. وقد جلب هذان النشاطان إيرادات للإيكافو.

اتفاقات التمويل المشترك

لم تتوقف المنظمة عن الوفاء بمسؤولياتها في إدارة اتفاقي التمويل المشترك الدنماركي والآيسلندي، حيث توجد ٢٣ دولة و ٢٤ دولة، على التوالي، كأطراف متعاقدة. وينص هذان الاتفاقان على قيام غرينلاند وآيسلندا بتوفير خدمات المراقبة على الحركة الجوية والاتصالات وخدمات الأرصاد الجوية المتعلقة بالطيران المدني الدولي في شمال الأطلسي. واعتباراً من ١ يناير، تقوم وحدة التمويل المشترك بإدارة هذين الاتفاقين، تحت إشراف رئيس قسم التحليلات والسياسات الاقتصادية. وبناء على دعوة من السلطات الدنماركية والآيسلندية، زارت لجنة التمويل المشترك بعض التجهيزات التي تحصل على التمويل المشترك في كل من آيسلندا وغرينلاند.

الدعم الطوعي لأعمال الإيكافو في مجال الاستدامة

أعربت جمهورية الصين الشعبية عن دعمها لأعمال الإيكافو من أجل تحقيق التنمية المستدامة للنقل الجوي من خلال إعارة موظف مسؤول عن قواعد البيانات ومسؤول آخر عن تنبؤات الأسواق. وقد استفاد البرنامج أيضاً من إعارة متدربين اثنين من فرنسا.

استراتيجيات
دعم
التنفيذ



استراتيجيات دعم التنفيذ

الخدمات القانونية والعلاقات الخارجية

التعويض عن الأضرار التي تلحقها الطائرات بأطراف ثالثة نتيجة لأفعال التدخل غير المشروع أو المخاطر العامة

عقدت اللجنة التحضيرية لإنشاء الصندوق الدولي اجتماعين حيث انعقد الأول في جنيف في مارس/آذار والثاني في أوتاوا في يونيو/حزيران. وواصلت اللجنة أعمالها بشأن عدد من المسائل، منها اللوائح التنظيمية للصندوق الدولي، وتنظيم فترة الدفع ومبلغ الاشتراكات الأولى في الصندوق، والإرشادات عن قاعدة تغطية المستوى الأول من المسؤولية، والإرشادات عن الاستثمارات وترتيبات الإدارة المالية، والإرشادات عن التعويض والترتيبات المتفق عليها مع شركات التأمين عن كيفية معالجة الطلبات، والنظام الداخلي لمؤتمر الأطراف.

أصدرت المنظمة كتاباً موجهاً إلى الدول لإبلاغها بما يلي:

- (١) قرار الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين لحث الدول على العمل على سريان الاتفاقيتين المعنيتين المعتمدتين في عام ٢٠٠٩ وحث الدول التي يوجد لديها خبراء وتوفر لديهم الخبرات اللازمة للانضمام إلى اللجنة التحضيرية في أعمالها؛
- (٢) اعتماد قرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٢ في عام ٢٠١٠ (البيان الموحد بسياسات الايكاو المستمرة في المجال القانوني) الذي نص على عدة أمور منها حث الدول على التصديق على الاتفاقيتين المعتمدتين في عام ٢٠٠٩ في أقرب فرصة ممكنة.

الاعتبارات القانونية المتعلقة بالركاب المشاغبين

عقد فريق الدراسة التابع للأمانة والمعني بالركاب المشاغبين اجتماعه الأول بعد عودته إلى النشاط مرة أخرى في مونتريال في مايو/آيار واجتماعه الثاني الذي استضافته فرنسا في باريس أكتوبر/تشرين الأول، وأوصى فريق الدراسة بإجراء المزيد من الأعمال بشأن إمكانية تحديث اتفاقية الجرائم وبعض الأفعال الأخرى التي ترتكب على متن الطائرات (اتفاقية طوكيو) مع الإشارة بصفة خاصة إلى مسألة الركاب المشاغبين. وقرر المجلس في دورته ١٩٤ تشكيل لجنة فرعية تابعة للجنة القانونية لهذا الغرض.

تعزيز اتفاقية بيجين

عملاً بقرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٣، بعنوان تعزيز اتفاقية بيجين وبروتوكول بيجين لعام ٢٠١٠، واصل المجلس والأمانة التشجيع على التصديق على وثيقتي بيجين. ونظمت حلقة دراسية في أبريل/نيسان في بوخارست برومانيا تحت رعاية الايكاو وفريق التناوب في أوروبا الوسطى (بولغاريا والجمهورية التشيكية والمجر وبولندا ورومانيا وسلوفاكيا وسلوفينيا)،

ونظمت حلقة دراسية أخرى في مايو/أيار في تيجوسيجالبا بهندوراس تحت رعاية الايكافو ومؤسسة أمريكا الوسطى لخدمات الملاحة الجوية.

الضمانات الدولية على المعدات المنقولة (معدات الطائرات)

بالنيابة عن المجلس، وبصفتها السلطة الإشرافية على السجل الدولي، واصلت الأمانة رصد عملية تشغيل السجل لضمان عمله بكفاءة وفقاً للمادة ١٧ من اتفاقية كيبي تاون لعام ٢٠٠١. وأبرم عقد جديد مع المسجل، وهو شركة أفياريتو المحدودة، لفترة ٥ سنوات ثانية تبدأ في ١ مارس/آذار ٢٠١١، نتيجة لقرار المجلس المتخذ في أكتوبر/تشرين الأول ٢٠٠٩ خلال الدورة ١٨٨ بإعادة تعيينها.

انضمام جنوب السودان إلى اتفاقية شيكاغو

أودعت جمهورية جنوب السودان في ١١ أكتوبر/تشرين الأول لدى حكومة الولايات المتحدة وثيقة الإخطار بالانضمام إلى اتفاقية الطيران المدني الدولي. ودخلت عملية الانضمام هذه حيز النفاذ في ١٠ نوفمبر/تشرين الثاني، مما يجعل جنوب السودان أحدث دولة عضو في الايكافو ويرفع عدد الدول الأعضاء إلى ١٩١ دولة.

ويرد سجل حسب التسلسل الزمني يتضمن الدول التي صدقت أو انضمت إلى وثائق قانون الجو المتعددة الأطراف خلال عام ٢٠١١ على موقع الايكافو على الانترنت في إطار مجموعة المعاهدات الموجودة لدى إدارة الشؤون القانونية والعلاقات الخارجية، حيث تواظب المنظمة على تحديث المعلومات عن اتفاقيات قانون الجو الدولية باستمرار.

دورات التعريف بأعمال المنظمة

انعقدت الدورة الخمسون للتعريف بأعمال الايكافو في المقر الرئيسي للمنظمة في يوليو/تموز بفضل تمويل مالي من الاتحاد الأوروبي الذي كانت الايكافو قد وقعت على اتفاقية معه في عام ٢٠١٠ فيما يخص تقديم المنح. والهدف من دورة الايكافو للتعريف بأعمال المنظمة هو توزيع المعلومات عن أنشطتها على أوسع نطاق ممكن والترويج لها، خاصة لدى موظفي الإدارات الوطنية الذين يتعاملون مع المنظمة بالنيابة عن إدارتهم أو الذين يتولون مجموعة كبيرة من المسؤوليات المرتبطة بالطيران المدني. ويجري اختيار المشاركين من بين المرشحين الذين ترشحهم الإدارات الوطنية. وحضر الدورة الخمسون ٥٠ مشاركاً من ٣٨ دولة ومنظمتين دوليتين غير حكوميتين.

فريق عمل نظم الإدارة (السياسة العامة)

خلال الدورة ١٩٣، "طلب المجلس أن يشكل رئيسه فريق عمل لتقديم الإرشادات عن كيفية معالجة الشواغل البارزة في مجال السلامة عندما تكون الأمانة قد استنفدت جميع الخيارات للتشجيع على التحسن" فيما يخص مراقبة السلامة الجوية في الدول. وكلف رئيس المجلس فريق عمل نظم الإدارة (السياسة العامة) بهذه المهمة. وعقد فريق العمل اجتماعين عن هذا الموضوع، وذلك في شهري يونيو/حزيران ونوفمبر/تشرين الأول. وأحاط المجلس علماً خلال الدورة ١٩٤ بالتقرير الشفوي المؤقت الذي قدمه فريق العمل: إجمالاً، تم الاتفاق على النظر في السبل الكفيلة بمواصلة التشجيع على الإشراف على المشغلين الأجانب من الدول التي توجد لديها شواغل بارزة في مجال السلامة من أجل الحفاظ على مستويات السلامة، ومواصلة العمل من أجل وضع إجراءات واضحة خطوة بخطوة لتطبيقها على جميع الدول التي توجد لديها شواغل بارزة مع مراعاة الظروف الخاصة لكل دولة، وتؤدي في نهاية المطاف إلى تطبيق الإجراءات المنصوص عليها في المادة ٥٤ (ي) من اتفاقية شيكاغو. وسوف يقدم التقرير الختامي لفريق العمل عن هذا الموضوع في أوائل عام ٢٠١٢.

اللجنة الاستشارية الثلاثية لمناقشة المسائل المتعلقة بالامتيازات والحصانات

خلال الدورة ١٩٣، فوض المجلس رئيسه سلطة تعيين مجموعة من الأعضاء في مجلس المنظمة للمشاركة في اجتماعات اللجنة الاستشارية الثلاثية التي تشكلت بناءً على مبادرة من حكومة كندا. والهدف من هذه اللجنة الاستشارية الثلاثية، التي تتألف من ممثلين من مكتب البروتوكول في كندا ومكتب البروتوكول في مقاطعة كيبيك والايكاو، هو مناقشة المسائل المتعلقة بالامتيازات والحصانات التي يتمتع بها الممثلون المعتمدون لدى الايكاو والمسائل المرتبطة بتطبيق الاتفاقيات أو النصوص الحالية المرتبطة بهذه الامتيازات والحصانات. وعقدت اللجنة اجتماعين في مايو/آيار ونوفمبر/تشرين الثاني.

الموارد البشرية

في تاريخ ٢٠١١/١٢/٣١، كانت ٧٧ دولة ممثلة في الأمانة في فئة الوظائف المهنية والعليا. وكانت هناك ٥٩٨ وظيفة ثابتة في الايكاو، منها ٥٤٩ وظيفة ممولة من ميزانية البرنامج العادي و٤٩ وظيفة ممولة من صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية، وكان تقسيم الوظائف كالتالي: ٢٨٦ وظيفة في فئة الوظائف المهنية والعليا، و٣١٢ وظيفة في فئة الخدمات العامة، علماً بأنه كانت هناك ٤٣ وظيفة شاغرة في البرنامج العادي. ويشمل ذلك الوظائف الشاغرة نتيجة لمعدل الوظائف الشاغرة الالزامي وعمليات التوظيف الجارية.

وكان هناك في تاريخ ٢٠١١/١٢/٣١ إجمالاً ٧٠٠ موظف في الخدمة، من بينهم ٥٢٧ موظفاً ممولين من ميزانية البرنامج العادي و٧١ موظفاً ممولين من صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية و١٠٢ من الموظفين الممولين من أموال من خارج الميزانية.

وبلغ التمثيل الإجمالي للمرأة ٣١٪ في فئة الوظائف المهنية والعليا. وفي الوظائف الرفيعة المستوى، كان تمثيل المرأة ٤٠٪ في الوظائف بدرجة د-٢ و ١٨٪ في الوظائف بدرجة د-١. وفي إطار الجهود الترويجية التي تبذلها الايكاو، حصلت ٧ نساء مؤهلات على منحة التدريب الدولية للايكاو التي تمنحها للنساء في عالم الطيران، وانتهين من التدريب في إدارتي الملاحة الجوية والنقل الجوي.

ومع بدء تطبيق الطبيعة التاسعة من مدونة خدمة الموظفين في الايكاو في ١ يناير/كانون الثاني، دخلت بعض التغيرات الجديدة في مجالات التوظيف والترتيبات التعاقدية والأخلاقيات وتنمية قدرة الموظفين وإقامة العدالة. وفضلاً عن ذلك، أصبحت هناك سياسة عامة بشأن المتعاقدين والاستشاريين الأفراد. وأعد أيضاً إطار عام للأخلاقيات ووافق عليه المجلس بهدف تطبيقه. وأعدت أيضاً مجموعة من الإجراءات للاستناد إليها لدى تطبيق الإطار العام الجديد للأخلاقيات وسوف يشرف عليه مسؤول الأخلاقيات المعين حديثاً.

ووضعت آلية لتخطيط القوى العاملة وهي تتكون من خطط عمل ثلاثية وسنوية وهي خطط استراتيجية وشاملة في مجال الموارد البشرية، وتركز على الأهداف الاستراتيجية للمنظمة. وهذه الخطط مصحوبة بإرشادات ومهل زمنية مفصلة للانتهاء من مختلف الأنشطة، كما يوجد تعريف واضح لمختلف الأدوار والمسؤوليات وأوجه المسائلة التي يتحملها جميع المديرين في مجال الموارد البشرية وجميع الإدارات في ذات الوقت. وسمحت هذه الآلية بتحقيق التضافر من خلال إعادة هيكلة معظم البرامج والمكاتب الرئيسية في المقر الرئيسي من الناحية التنظيمية. وكان لهذه الخطط الثلاثية والسنوية في مجال الموارد البشرية تأثير إيجابي إجمالاً على تخطيط وتنظيم الأنشطة المرتبطة بتخطيط القوى العاملة، وخاصة فيما يتعلق بالشؤون التنظيمية وتصميم الوظائف وتنظيم المناصب الشاغرة وإدارة شؤون العقود.

وتم تعزيز آليات التقييم والمراجعة المستخدمة في نظام تعزيز الأداء والقدرات (PACE) الموضوع على الانترنت من أجل تقييم انجازات الموظفين وأدائهم وقدراتهم بطريقة أفضل والاعتراف بها في الحالات المناسبة. والغرض من هذا التحسن في نظام إدارة الأداء في الايكاو هو الاستمرار في رفع مستوى قدرات ومهارات الموظفين والاستفادة من قدراتهم وتقويتها مما يؤدي بدوره إلى تقوية قدرات المنظمة.

فالتعلم مسؤولية تتحملها المنظمة مع الموظف في ذات الوقت. وتوفر المنظمة الفرص والموارد اللازمة لتلبية الاحتياجات التي يتم تحديدها من حيث التعلم؛ وعلى الموظفين البرهنة على التزامهم واستعدادهم للمشاركة في أنشطة تطوير قدراتهم. وفي هذا العام، نظم ٥٩ نشاطاً تدريبياً وحصل ٦٦٣ موظفاً على التدريب في مختلف المجالات التي تراوحت بين تنمية المهارات الفنية والمهارات غير الفنية والسلوكية فضلاً عن التدريب على اللغات. وبدأ التخطيط لإعداد دورات قائمة على التعلم الإلكتروني وستكون متاحة من خلال نظام الايكاو لإدارة التعلم (i-Learn). وستسمح هذه الأداة الجديدة للموظفين بتسجيل أنفسهم في الدورات عن طريق الانترنت ومتابعة التطورات فيما يخص مهاراتهم ومعارفهم، وتلبية احتياجاتهم التعليمية وستبدأ التجارب على هذا النظام عما قريب عن طريق منهج تدريبي.

وستستمر المنظمة في الاستفادة من إسهامات ٢٩ موظفا معارا بالمجان، وتسنى ذلك من خلال الترتيبات التعاونية مع الدول الأعضاء وسلطات الطيران. وأتى إلى المنظمة في هذا العام ٢٣ موظفا جديداً بالمجان.

وأحرز المزيد من التقدم في الاستخدام الآلي لإجراءات الموارد البشرية عن طريق إطلاق نظام التوظيف الإلكتروني على الانترنت وبرنامج إدارة الإجازات. وتم ترشيد تدفق العمل وإجراءاته لتحسين نوعية الخدمات وتوقيتها للعملاء على المستوى الداخلي والخارجي. واستمر تحديث أساليب العمل في مجال الموارد البشرية مع التوسع في الاستخدام الآلي.

وأدخلت تحسينات كبيرة على الخدمات الطبية الموفرة. فتم تعيين طبيب عام ويساعده في ذلك أطباء متخصصون. وتوسعت التغطية الطبية لتصل إلى خمسة أنصاف أيام في الأسبوع. واستمر برنامج مساعدة الموظفين بشكل جزءاً من الخدمات التي يقدمها المركز الطبي لتزويد الموظفين بالخدمات الاستشارية. وأطلق الخبير الاستشاري الطبي برنامجاً للتكيف بالأمور الصحية.

إدارة استمرارية الأعمال

بدأت الايكاو في تطبيق مفهوم "إدارة استمرارية الأعمال" تمثيلاً مع منظمات الأمم المتحدة الأخرى، وذلك من أجل تعزيز قدرة المنظمة على التصدي لمختلف المخاطر والحفاظ على استمرارية أنشطتها الحيوية بالنسبة للأعمال عند الحد الأدنى المتفق عليه بعد الأحداث التي تتسبب في حدوث اضطرابات. وأعد بناء على ذلك "تقرير عن تخطيط استمرارية الأعمال"، وهو يتضمن المعلومات التي يحتاج إليها المديرون للوقوف على تأثير أي أزمة تحدث والتصدي لها بفاعلية ويتضمن الهيكل اللازم للحفاظ على المهام والإجراءات الحيوية.

اللغات والمنشورات

قام فرع اللغات والنشر بمعالجة ٨,٧٢ مليون كلمة، مقابل ١٢,١٣ مليون كلمة في عام ٢٠١٠، مستعينا في ذلك بمصادر خارجية بنسبة ٤٥ في المائة، ومصادر داخلية بنسبة ٥٥ في المائة. وتم توفير الترجمة الفورية إلى ١٢٥٩ جلسة بالمقارنة مع ١ ٥٩٥ جلسة في عام ٢٠١٠. وشهد إنتاج المنشورات المعروضة للبيع انخفاضاً مقارنة بمستوى عام ٢٠١٠، فيما استمر النشر على مختلف مواقع الايكاو على الإنترنت. ووفقاً لسياسة الحصة المجانية، حسيماً هو منصوص عليه في اللوائح التنظيمية للإيكاو (Doc 7231)، فقد وصل عدد المنشورات المرسلة إلى الدول الأعضاء مجاناً إلى ٦٣ ٦٤٨ منشوراً.

وأعيدت هيكلة فرع اللغات والنشر نتيجة لميزانية ٢٠١١-٢٠١٢-٢٠١٣ التي اعتمدتها الجمعية العمومية في دورتها السابعة والثلاثين. وكان الهدف من عملية إعادة الهيكلة هذه هو ترشيد الخدمات اللغوية وجعلها تتسم بقدر أكبر من الشفافية والكفاءة والقدرة التنافسية من أجل تلبية احتياجات المنظمة. وكان الغرض هو جعل هذه الخدمات أكثر كفاءة مقارنة بتكاليفها عن طريق ما يلي:

— تحسين إدارة الخدمات اللغوية، بما في ذلك نوعية الترجمة والتعاقد الخارجي والتنسيق بين الترجمة الفورية والتحريرية؛

— ترشيد الأنشطة في توفير الخدمات اللغوية، وتحقيق التكافؤ بين اللغات والوصول إلى المستوى الأمثل في استخدام موارد اللغات من أجل تلبية الطلب؛

— مواءمة المعايير الإنتاجية في الايكاو بالنسبة للخدمات اللغوية مع تلك السائدة في منظومة الأمم المتحدة المشتركة.

ويسمح الهيكل الجديد للايكاو بتوفير خدمات لغوية على مستوى رفيع وضمان معايير الجودة بفضل رفع مستويات الكفاءة بدلا من التمويل الإضافي. وهذا الهيكل الجديد يستند بعد ترشيده إلى تنوع قدرات الموظفين بما يسمح بتعزيز الأنشطة المساندة في مراحل مبكرة، مثل المصطلحات والمراجع والتعاقد الخارجي والدعم الإداري، والهدف من كل ذلك هو رفع الإنتاجية الإجمالية. وتحقيقا لهذا الغرض، بدأ تدريب هؤلاء الموظفين في شهر يونيو/حزيران وسيستمر طوال الفترة الثلاثية. وبالإضافة إلى ذلك، انخفضت الأعباء الإدارية التي يتحملها رؤساء أقسام الترجمة بحيث يتسنى لهم تخصيص المزيد من الوقت للترجمة. ووفقا لقرار الجمعية العمومية ٣٧-٢٥ بعنوان سياسة الايكاو بشأن خدمات اللغات المتعلقة بالتكافؤ بين اللغات، أصبحت خدمات الترجمة الفورية باللغتين الصينية والعربية على نفس مستوى اللغات الأخرى. وستجرى التعديلات اللازمة على أساس تغير الظروف والمعلومات الآتية من مختلف الجهات.

وأعد مشروع سياسة عامة عن التعاقد الخارجي لضمان تنفيذ جميع أنشطة التعاقد الخارجي المرتبطة بخدمات الترجمة التحريرية بطريقة دقيقة وشفافة للوصول إلى الجودة المناسبة بالحد الأدنى من التكاليف في إطار تقسيم أعمال الترجمة ما بين ٦٠٪ داخل المنظمة و ٤٠٪ للتعاقد الخارجي. وتحدد هذه السياسة العامة نطاق التعاقد الخارجي لأعمال الترجمة ومبادئه الأساسية مع مراعاة عناصر الجودة والسرعة والسرية فضلا عن العوامل المالية. وهي تصف أيضا الآلية التي ينبغي تطبيقها فيما يخص إدارة جودة أعمال الترجمة المتعاقد عليها مع جهات خارجية لضمان تنفيذ الأعمال بما هو مطابق تماما للتعليمات والشروط المحددة فضلا عن اكتمالها ودقتها.

وبعد تقييم عدد من أدوات "الترجمة بمساعدة الكمبيوتر"، وقع الاختيار على برنامج معين وبدأ فرع اللغات والنشر في تنفيذه في أواخر السنة. وسيكون من بين الفوائد المباشرة زيادة نوعية واتساق أعمال الترجمة سواء كانت منفذة داخل المنظمة أم خارجها. ويمكن أيضا تحقيق بعض المكاسب من حيث الإنتاجية مع مرور الوقت بفضل زيادة الكفاءة في معالجة تدفق الأعمال استنادا إلى هذا البرنامج الجديد. وبدأ مشروع تجريبي للتأكد من مطابقة هذا البرنامج لاحتياجات وشروط فرع اللغات والنشر. وسوف يحصل جميع الموظفين في فرع اللغات والنشر على التدريب على هذا البرنامج الجديد.

السجلات وإدارة الموقع على الإنترنت

بعد دراسة الجدوى التي أجريت في عام ٢٠١٠، بدأت الايكاو في تنفيذ نظام "الإدارة الإلكترونية للوثائق والسجلات" في المقر الرئيسي والمكاتب الإقليمية. وأهداف استخدام هذا النظام هي تحديث وترشيد إجراءات الايكاو فيما يخص تنظيم الوثائق والسجلات في مختلف أنحاء العالم ورفع مستويات الكفاءة. وتستخدم حاليا إجراءات وهياكل برنامج PRINCE 2 القياسي لإدارة المشاريع للمرحلة التنفيذية من هذا المشروع، مما يحقق عددا من المكاسب بالنسبة للمنظمة منها تحسين التواصل بين مستخدمي النظام في المستقبل والموظفين الفنيين الذين يعملون على تصميم هذا النظام وبدء تشغيله. ووضعت اللمسات النهائية على شكل بياني يوضح طريقة تدفق الأعمال في مجال تنظيم السجلات، ويعتزم اختبار هذا النظام على نطاق محدود. ويجري أيضا العمل على إعداد شكل بياني يوضح تدفق الأعمال فيما يخص تنظيم الوثائق. وسيكون التكامل الفعال بين جميع المبادرات المتعلقة بإدارة المعلومات، بما في ذلك مشروع "إدارة مضمون الانترنت"، أمرا حيويا لنجاح المشروع. ومن المتوقع حدوث تحسن كبير في كفاءة الإجراءات الإدارية في الايكاو بعد اكتمال تنفيذ هذا النظام.

وفي سياق عملية التحديث ورفع مستوى الأمن الخاصة بالهيكل الأساسي في مجال المعلومات، يستخدم الآن موقع ايكاو-نت بوصفه الموقع الرئيسي للمعلومات عن جميع أنشطة الايكاو وتم نقله إلى "البوابة المؤمنة". واقتضى ذلك تغييرات كبيرة على الإجراءات التي تحكم حق الدخول على هذا الموقع. وبفضل التعاون الممتاز بين الدول الأعضاء، نجحت هذه العملية وتوقف العمل بالبرنامج القديم في أواخر السنة.

وانعكست الجهود المستمرة الرامية إلى تحسين الأعمال الإدارية في الايكاو في العديد من المشاريع الفعلية (النظام الإلكتروني لإدارة الوثائق والسجلات، ومشروع إدارة مضمون الانترنت، الخ). وسمح التقدم العام في استخدام التكنولوجيات الحديثة القائمة على الانترنت في الأمانة وأعمال الهيئات الرئاسية بحدوث انخفاض كبير في عدد الوثائق المنتجة في شكل ورقي. ولم يؤد ذلك إلى وفورات في تكاليف إنتاج الوثائق فحسب بل أدى أيضا إلى فوائد بيئية ملموسة.

تكنولوجيا المعلومات والاتصالات

استمرت الأنشطة طوال السنة في التركيز على تعزيز أمن المعلومات وتقوية البنى الأساسية وتطوير نظم المعلومات والاتصالات من أجل رفع الكفاءة والفاعلية الاجمالية للمنظمة. وتضمنت الأنشطة المحددة ما يلي:

— البنية الأساسية المعروفة باسم "الايكاو الواحدة" في مجال تكنولوجيا المعلومات، وتحديث هذه البنية الأساسية

- إشراك جميع المكاتب الإقليمية في شبكة داخلية واحدة في الايكاو. وسهل ذلك من الاتصالات وسبل التعاون بفضل إمكانية استخدام تطبيقات على نطاق المنظمة بأكملها مثل برنامج أغريسو وموقع الأمانة وأدى ذلك إلى خفض تكاليف السفر؛

- إعداد خطة لاسترداد المعلومات في حالة وقوع الكوارث لضمان إمكانية استعادة جميع المعلومات والخدمات المرتبطة بتكنولوجيا المعلومات في المنظمة واللائمة لاستمرارية العمل في حالة وقوع كارثة.

— مشروع إدارة الانترنت في الايكاو

- اكتمال المرحلة الأولى من مشروع الايكاو لإدارة المضمون على الانترنت بما في ذلك تحديث موقع المنظمة المخصص للجمهور؛
- اكتمال موقع ايكاو- نت الجديد في أوائل ٢٠١١ مع وجود تحسينات ملموسة في مجال الأمن والقدرة على استخدام الإمكانيات الإضافية بالنسبة لمستخدمي هذا الموقع؛
- نجاح مشروع تحسين موقع المجلس المؤمن للسماح بالاطلاع على الوثائق اللازمة بشكل أسرع وأيسر وتلبية احتياجات أعضاء المجلس. وساهمت هذه المبادرة في خفض حجم الأوراق المستخدمة في الايكاو.

— المشاريع الرئيسية المنجزة لصالح إدارات الايكاو

- إعداد وتشغيل قاعدة بيانات اتفاقات الخدمات الجوية في العالم على الانترنت، وهي موقع يستطيع المستخدمون من خلاله البحث عن الاتفاقات الثنائية المسجلة وغير المسجلة بناء على مواصفات هذه الاتفاقات ؛
- إعداد نظام جديد للتوظيف (eRecruiter) لكل من الأمانة والخبراء في الميدان. ويسمح هذا النظام السهل الاستخدام باعتماد إجراءات تتسم بالشفافية في مجال التوظيف فضلا عن إجراء اتصالات منتظمة في الوقت المناسب، فضلا عن أن هذه الإجراءات كلها تتم "بدون أوراق"؛
- المساعدة في إعداد عدد من "الأدوات الالكترونية" والموقع الخاص بموضوع البيئة.

وأعد قسم تكنولوجيا المعلومات والاتصالات إطارا عاما لإدارة المشاريع بالنسبة لجميع المشاريع في هذا المجال وبدأ تشغيل برنامج جديد من خلال الانترنت يمكن الاستفادة منه في إعداد نموذج متكامل من نماذج "مكتب إدارة المشاريع" (PMO). وهذا المشروع في حد ذاته له فوائد كثيرة من بينها النجاح في تنفيذ المشاريع واستخدام إمكانيات "مكتب إدارة المشاريع" في الايكاو.

وفي إطار تنفيذ مشروع " النظام الالكتروني " لإدارة الوثائق والسجلات"، بدأ قسم التكنولوجيا والمعلومات إجراءات "اثبات صحة المفهوم" بالعمل مع قسم إدارة السجلات والانترنت لإعداد برنامج نموذجي يهدف إلى توعية المستخدمين وتوسيع نطاق معارفهم. وسوف تستمد معلومات من هذه العملية لوضع مفهوم "إدارة الأعمال" ووضع الأساس الفني لهذا النظام الالكتروني الذي يصمم على أساس ثلاثة مبادئ رئيسية وهي: أن يكون متمحورا حول الأفراد ويركز على تدفق العمل ويستند إلى العناصر المكونة له.

وبالإضافة إلى ذلك، أعد إطار عام لإدارة تكنولوجيا المعلومات في الايكو لتوجيه جميع الجوانب الخاصة بإدارة المعلومات ورصدها والتي تؤثر على المنظمة بأكملها.

الأنشطة المدرة للدخل

حققت الأنشطة المدرة للدخل وعوائد خدمات الاستتساخ والمبيعات والتوزيع الخارجي ما يقارب ٨,٣ مليون دولار كندي كمبلغ إجمالي للإيرادات. ويمثل هذا الرقم حوالي ٥٦٪ من مجموع إيرادات هذا النوع من الأنشطة في العام. ووصل صافي الإيرادات من أنشطة وخدمات الاستتساخ والمبيعات والتوزيع الخارجي إلى ٤,٣ مليون دولار كندي، وهو ما يمثل جزءا كبيرا من المساهمة التي التزم بتقديمها الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات إلى الميزانية البرنامجية العادية، وقدرها ٤,٣٧ مليون دولار كندي.

سياسة الايكو في مجال التعاون الاقليمي

تم التوقيع في مدينتي مونتريال وبروكسيل في ٢٨/٤/٢٠١٠ و ٤/٥/٢٠١٠ على مذكرة تعاون بين الاتحاد الأوروبي والايكو لتغطية مجالات سلامة الطيران وأمن الطيران وإدارة الحركة الجوية وحماية البيئة. ودخلت هذه المذكرة حيز النفاذ بصورة مؤقتة في ٤/٥/٢٠١٠. وستدخل حيز النفاذ بصورة نهائية عند اكتمال الإجراءات الداخلية في الاتحاد الأوروبي وتبادل الإخطارات بين الطرفين. وانهقد الاجتماع الأول للجنة المشتركة المحددة في مذكرة التعاون بين الاتحاد الأوروبي والايكو في شهر سبتمبر/أيلول. وفي هذا الاجتماع، تم التوقيع على قرارين رسميين صادرين عن اللجنة المشتركة حيث كان الأول يرتبط باعتماد ملحق خاص بالسلامة والثاني يرتبط بالموافقة على ترتيبات العمل بشأن نظام الايكو للإبلاغ عن بيانات الحوادث والوقائع (ADREP) ومركز التنسيق الأوروبي لنظم الإبلاغ عن الحوادث والوقائع (ECCAIRS).

وكانت هناك عدة مبادرات مع منظمات أخرى في منطقتي آسيا وأفريقيا فيما يخص التوقيع على مذكرات التعاون. وانهقدت اجتماعات في شهري مايو/أيار ويوليو/تموز مع اللجنة الأفريقية للطيران المدني والاتحاد الأفريقي، وتم الاتفاق على مجموعة من الإجراءات بالنسبة لتنفيذ مذكرات التعاون التي وقعت عليها الايكو من قبل مع هاتين الهيئتين. وبالإضافة إلى ذلك، أجريت مناقشات إقليمية مع الهيئة العربية للطيران المدني واللجنة الأوروبية للطيران المدني ولجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني فيما يخص تنفيذ مذكرات التعاون الموقعة من قبل مع هذه الهيئات.

التنسيق الإقليمي

اتسع نطاق شبكة الايكو لتبادل المعارف (IKSN) بحيث أصبحت تشمل الآن المكاتب الإقليمية في الربع الثالث من السنة. ومن المتوقع أن تبدأ هذه المكاتب الإقليمية، إلى جانب إدارة الملاحة الجوية وإدارة التعاون الفني، في استخدام هذه الشبكة بصورة كاملة في عام ٢٠١٢ لإدارة برامجها ومشاريعها وأنشطتها الخاصة، مما يعطي المنظمة أداة موحدة لإدارة

المشاريع للإدارات والمكاتب المختلفة فضلا عن وجود أداة لتقديم المعلومات اللازمة إلى المجلس.

وأعدت "خطط استمرارية الأعمال" لكل مكتب من المكاتب الإقليمية السبعة. وتتضمن هذه الخطط الإجراءات التي ينبغي اتخاذها في الحالات التي يتعذر فيها الوصول بشكل طبيعي إلى المكاتب أو إذا تعطلت الأعمال الاعتيادية. وبدأ استخدام هذه الخطط في السنة الماضية في المكتبين الإقليميين الموجودين في القاهرة وبانكوك.

وأنشئت هيئة إقليمية جديدة بموجب قرار صادر عن مجلس المنظمة وهي المكتب الإقليمي الفرعي في منطقة آسيا والمحيط الهادئ. وسيترأس هذا المكتب موظف في الايكاف وتكون وظيفته ممولة من المنظمة. أما الموارد الأخرى بما فيها الموظفون والمرافق المختلفة، فسوف توفرها الدولة المضيفة (لم تحدد بعد) والدول الأخرى في المنطقة بصورة طوعية.

وتم حل المكتب الإقليمي للتنسيق والاتصالات في أواخر السنة الماضية. وتولى موظفون في المنظمة المهام والمسؤوليات التي كان يتحملها هذا المكتب في السابق.

الإعلام

اعتباراً من ١ يناير/كانون الثاني، نقلت مهام إعلام الجمهور في المنظمة إلى مكتب الأمين العام وتغير اسمها ليصبح الإعلام. وتضمنت الأعمال التدريجية الرامية إلى تعزيز أنشطة الإعلام تعيين رئيس لهذا القسم في شهر أكتوبر/تشرين الأول، وهو مسؤول مباشرة أمام الأمين العام. واتخذت الإجراءات اللازمة أيضاً لتعيين مسؤول آخر في هذا المجال ليحل محل مسؤول الإعلام الذي أوشك على التقاعد.

وخلال هذه السنة، تم التركيز على بعض العناصر المحددة في خطة الإعلام الاستراتيجية المعتمدة في السنة الماضية ألا وهي:

- توسيع الاتصالات مع وسائل الإعلام؛
- توثيق العلاقات مع المكاتب الإقليمية لمعالجة مسائل الإعلام والمساهمة في أنشطة التواصل الجارية؛
- تقديم المقالات لنشرها على موقع المنظمة المخصص للجمهور بعد تجديده.

ومن الناحية الجوهرية، انصب التركيز على أنشطة الإعلام والترويج المصممة من أجل التشجيع على تنفيذ القرارات المعتمدة خلال الدورة السابعة والثلاثين للجمعية العمومية للمنظمة في عام ٢٠١٠، وخاصة الخطابات التي أقيمت والنشرات الصحفية والمقالات الأخرى.

برنامج التعاون الفني



برنامج التعاون الفني

يُعتبر برنامج التعاون الفني أحد أنشطة الايكاو الدائمة المكملة للدور الذي يضطلع به البرنامج العادي، وذلك عن طريق مساندة الدول الأعضاء في الإيكاو في تنفيذها للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاو. ونفذت الايكاو في عام ٢٠١١ برنامج تعاون فني بقيمة ٧٠,١٥ مليون دولار أمريكي. وفي إطار مختلف ترتيبات الصناديق الاستثمارية، قامت إدارة التعاون الفني بتنفيذ ١١١ مشروعاً في ٩٦ بلداً. ويوجد في المرفق ٢ من هذا التقرير ملخصات لمشاريع التعاون الفني التي نفذت في عام ٢٠١١، ويمكن الحصول عليها على موقع الايكاو <http://www.icao.int/annualreports>.

وقدمت البلدان النامية ما يقرب من ٩٨,٥ في المائة من مجمل تمويل البرنامج لمشروعات التعاون الفني الخاصة بها. وبلغت نسبة الاشتراكات من خارج الميزانية لمشاريع محددة من جهات مانحة، مثل مصارف التنمية والمنظمات الإقليمية ومؤسسات التمويل وصناعة الطيران، بما فيها الاشتراكات الطوعية العينية، نسبة ٠,٥ في المائة من حجم البرنامج. كما بلغت نسبة إسهام برنامج الأمم المتحدة الإنمائي الأساسي في هذا البرنامج ١ في المائة.

وخلال فترة ٢٠٠٩-٢٠١١ تناقص حجم البرنامج السنوي بنسبة ٤٨,٨ في المائة، ويعود السبب الرئيسي في ذلك إلى عدم الانتهاء من بعض المشاريع الجارية والكبيرة الحجم قبل نهاية العام وقيام عدد من الحكومات بتأجيل بعض الأنشطة في إطار مشاريع أخرى كبيرة الحجم لتنفيذها في السنوات القادمة.

تنفيذ برنامج التعاون الفني حسب الأقاليم (بملايين الدولارات الأمريكية)

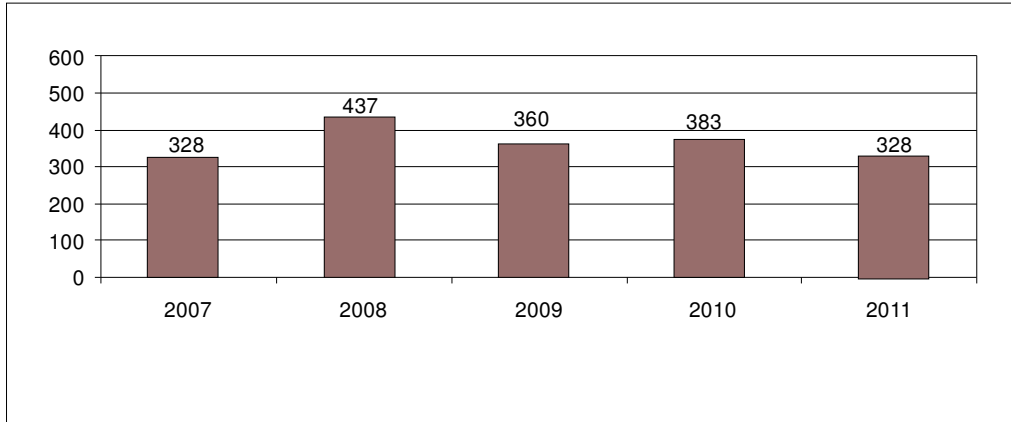
الإقليم	٢٠٠٩	٢٠١٠	٢٠١١
أفريقيا	١٣,١٧	٩,٥٠	١٠,٩٣
الأمريكتان	٧٧,٩٥	٩٧,٣١	٤٠,٩٧
آسيا والهادئ	٢٠,٦٠	١١,٩٧	٩,٣١
أوروبا والشرق الأوسط	١٧,٥٤	١٨,١٠	٨,٩٤
المجموع	١٢٩,٢٧	١٣٦,٨٨	٧٠,١٥

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

تعيين الخبراء

وصل عدد الخبراء الميدانيين الدوليين والخبراء والمستشارين المعيّنين من قبل الايكاف إلى ٣٢٨ شخصا تقريبا. وإذا أضفنا ٦٩١ فردا من العاملين في المشروعات الوطنية، يكون عدد الموظفين العاملين قد وصل إلى ١٠١٩ موظفا، بمن فيهم ٨٠ خبيرا ومستشارا ميدانيا دوليا كانوا يعملون أصلا في الميدان. وكان هؤلاء الخبراء يعملون بصفقتهم مستشارين لدى إدارات الطيران المدني، ومدرّبين 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 مشاريع التعاون الفني في مجال تحسين المراقبة التي تقوم بها سلطات الطيران وتحسين قدرتها على التفتيش. وساهم الخبراء، في ضوء تقديمهم المساعدة إلى سلطات الطيران المدني، في تحقيق الأهداف الاستراتيجية للايكاف بفضل نقل المعارف إلى نظرائهم على الصعيد الوطني في العديد من المجالات، وتنفيذ القواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الايكاف، ووضع هياكل تنظيمية ملائمة للطيران المدني وتطوير المؤسسات، وبناء القدرات ومعالجة أوجه القصور التي تشوب السلامة والأمن.



الشكل ٨ - الخبراء الدوليون في الميدان

جرى تقديم ٧٧٠ منحة تدريبية لفترة تبلغ في مجموعها ٥٢٩,٨ شهر/عمل، كما هو مبين أدناه:

— ٢٧٤ منحة تدريبية بموجب مشاريع داخل البلدان ومشاريع التعاون الفني التي مولتها الحكومات المستفيدة والجهات المانحة.

— قدمت ٤٩٦ منحة تدريبية بموجب مذكرات التفاهم التي وقعتها الإيكاو مع الهند وجمهورية كوريا وسنغافورة وتايلند لتوفير التدريب الممول من قبل هذه البلدان بإدارة الإيكاو، من بينها:

• ١٢ منحة دراسية للتدريب في أكاديمية الطيران الهندية في ميداني إدارة البضائع بالمطارات وإدارة عمليات المطارات؛

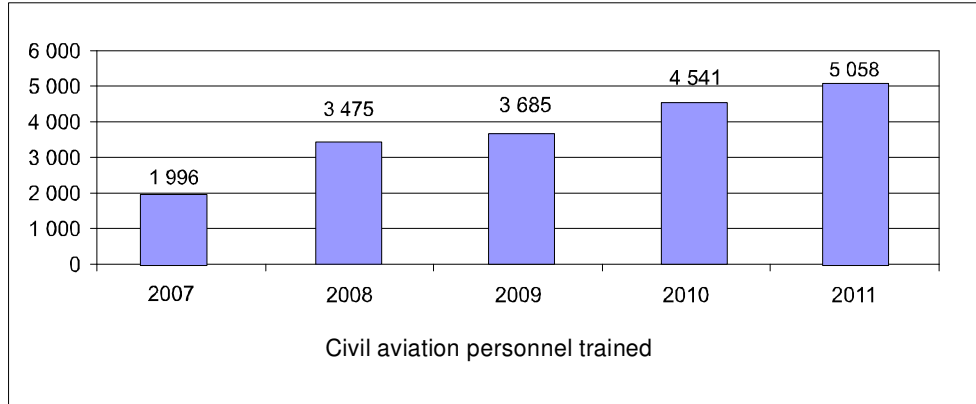
• تقديم ٢٠٢ منحة دراسية للتدريب في مركز تدريب الطيران المدني الكوري في ميادين صيانة منارة النطاق الترددي العالي جدا المتعدد الاتجاهات (أنظمة معرفة الاتجاه الأوتوماتيكي بجهاز دوبلر)، والنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية، ومراقبة الاقتراب بالرادار؛ والملحق ١٤ — المطارات؛ وسياسة الملاحة الجوية؛ ومفاهيم الرادار؛ وعمليات المنطقة النهائية في المطارات. وصيانة نظم الهبوط الآلي، وسياسة الطيران للمديرين.

• ٩٠ منحة دراسية في أكاديمية طيران سنغافورة في ميادين عمليات المنطقة النهائية في المطارات وإدارتها؛ وإدارة الأزمات بخصوص أمن الطيران، ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية؛ وقانون الجو الدولي؛ والإدارة في حالات الطوارئ؛ وبرنامج الدولة للسلامة؛ ومفتشي مراقبة السلامة فيما يخص الجوانب الهندسية؛ والعمليات الجوية ومتابعتها؛ وإدارة مراقبة السلامة.

• ١٩٢ منحة دراسية للمشاركين في دورات عُقدت في مركز تايلند للتدريب على الطيران في برنامج الكفاءة باللغة الانجليزية للقائمين على إجراء المقابلات والتقييم في مجال الطيران؛ والتعامل مع السلع الخطرة؛ والعوامل البشرية للعاملين أثناء العمل؛ وتدريب المدربين والملاحة القائمة على الأداء؛ ونظم إدارة السلامة.

وبالإضافة إلى ذلك، قام خبراء الإيكاو المعينون عن طريق مشاريع التعاون الفني بتدريب ٤٠١٤ فردا يعملون في 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 ٢٧٤ موظفا وطنيا من التدريب على التكنولوجيا الجديدة وفي تشغيل الأجهزة المشتركة عن طريق مشاريع الإيكاو. ووصل مجمل الأموال المخصصة للتدريب في إطار عقود الشراء إلى ٠,٩٨ مليون دولار أمريكي.

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

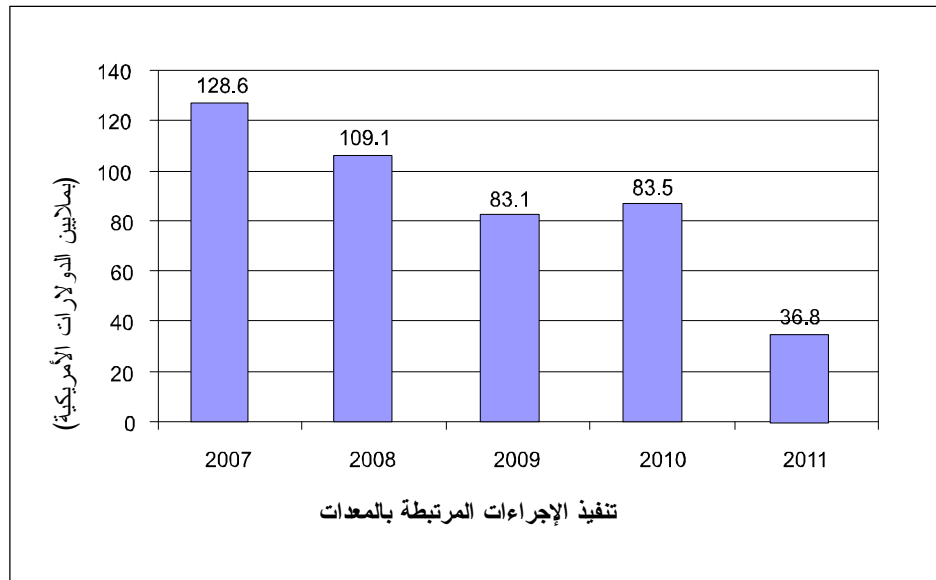


المعدات والعقود الخارجية

صدر ما مجموعه ٧٤ أمر شراء وعقود خارجية لبرنامج التعاون الفني، ووصلت قيمة تنفيذ المشتريات الميدانية إلى ٣٦,٨ 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 المتعددة المراحل وبدء تشغيل المعدات. وكان لهذه المساعدة أثر إيجابي ومباشر على سلامة وأمن المطارات، وعلى الاتصالات وهيكل الملاحة الجوية، مما مكن من تحقيق عمليات ملاحية جوية في الدول والمناطق بكفاءة أكبر وتكلفة أقل. وبصورة خاصة، كفلت خبرة الايكاو مطابقة المواصفات الفنية مع القواعد والتوصيات الدولية المعمول بها ومع الخطط الوطنية للملاحة الجوية.

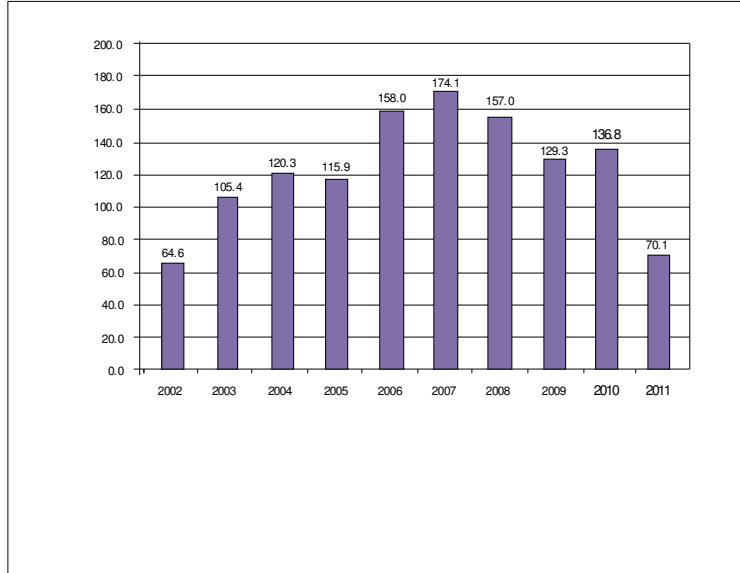
وصدر أيضا ١ ٨٢٦ أمر شراء وعقودا خارجيا (بما فيها أوامر شراء مباشرة) بمبلغ ١٠,٩ مليون دولار كندي بواسطة برنامج التعاون الفني لتغطية مشتريات المعدات والخدمات لبرنامج الايكاو العادي والاحتياجات الإدارية لإدارة التعاون الفني. ولقد كان أهم برنامج نُفّ هو عقد لدراسة التدابير البيئية القائمة على آليات السوق بمبلغ ٢٣٦ ٠٨٠ دولار كندي. وشملت مشتريات رئيسية أخرى دورة تدريبية قائمة على الانترنت للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية (٢٨٠ ٣٣٥ دولار كندي)، ورخص "أوراكل" وخدمات الدعم (٣٩٩ ٨٩٠ دولار كندي)، والاتفاق الشامل المبرم مع شركة ميكروسوفت (٥٩٧ ٤٣٠ دولار أمريكي)، وبرنامج التجارة الالكترونية (٥٥٤ ١٠٠ دولار كندي) وبرنامج الترجمة بمساعدة الكمبيوتر (٣٤٠ ٦٠٠ دولار كندي).

وبالإضافة إلى ذلك، شرع قسم المشتريات في إجراءات الالتزام بشروط الحصول على شهادة الأيزو ٩٠٠١:٢٠٠٨ لضمان تنفيذ شراء البضائع والخدمات بما يخدم صالح المنظمة وعلى أفضل وجه والدول التي تقدم لها المساعدة، وضمان المساءلة على جميع المستويات بالمنظمة.



حجم التنفيذ حسب الهدف الاستراتيجي
(بملايين الدولارات الأمريكية)

الهدف الاستراتيجي		الأمريكتان		أفريقيا		آسيا والهادئ		أوروبا والشرق الأوسط		مجموع تنفيذ البرامج	
		%		%		%		%		%	
(أ) (السلامة)		٢٥,٢٠	٦٢,٠	٩,٨٩	٩٠,٠	٧,٢٦	٧٨,٠	٦,٧٠	٧٥,٠	٤٩,٠٥	٧٠,٠
(ب) (الأمن)		٩,٠١	٢٢,٠	٠,٨٤	٨,٠	٠,٩٣	١٠,٠	٠,٤٥	٥,٠	١١,٢٣	١٦,٠
(ج) (حماية البيئة والتنمية)		٦,٧٦	١٦,٠	٠,٢٠	٢,٠	١,١٢	١٢,٠	١,٧٩	٢٠,٠	٩,٨٧	١٤,٠
المستدامة		٤٠,٩٧	١٠٠,٠	١٠,٩٣	١٠٠,٠	٩,٣١	١٠٠,٠	٨,٩٤	١٠٠,٠	٧٠,١٥	١٠٠,٠
المجموع											



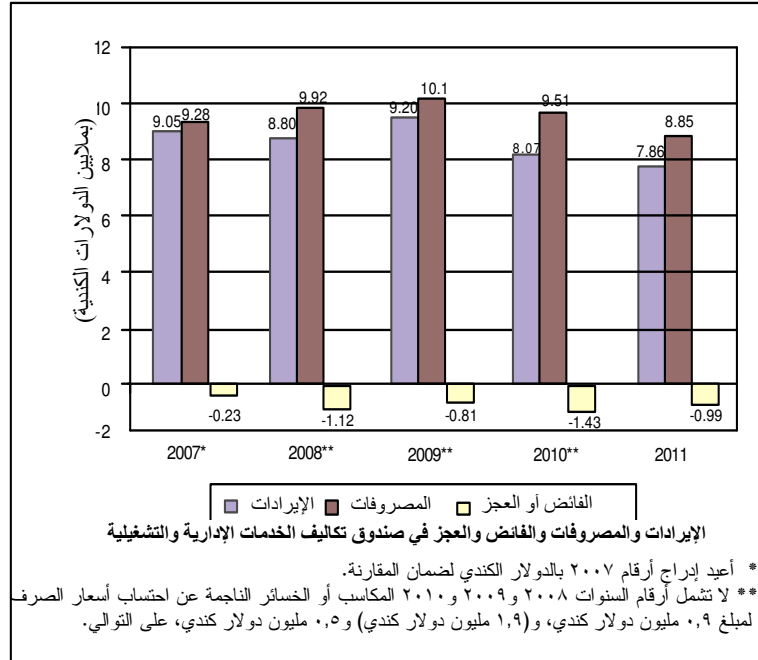
صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية

يُمَوَّل برنامج التعاون الفني من موارد من خارج الميزانية تقدمها جهات مانحة أو حكومات تقوم بتمويل مشاريعها الخاصة بها. وتحسب التكاليف الإدارية لتنفيذ المشروعات على أساس استرداد التكاليف، وتستخدم العائدات المجمعة من هذه التكاليف عن طريق صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية. ويغطي هذا الصندوق كامل تكلفة إدارة وتشغيل ودعم برنامج التعاون الفني، بما فيها تكلفة موظفي 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 مشاريع 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 ٣١ كانون الأول/ديسمبر ٢٠١١، بلغ فائض صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية ٠,٨ مليون دولار كندي.

وتظهر النتائج التقديرية عجزاً قدره ٩٨٩ ٠٠٠ دولار كندي في عام ٢٠١١. أما متوسط الرسوم الإدارية المحسوبة للمشروعات خلال السنوات الخمس السابقة فقد ارتفع من ٥,٢٪ في عام ٢٠٠٧ إلى ٧,٢٪ في عام ٢٠١١.



يمكن الحصول على معلومات تفصيلية عن المشروعات المنفذة في عام ٢٠١١ من الموقع التالي <http://www.icao.int/annualreports>.

استعراض مالي عام

استعراض مالي عام

السّمات الماليّة البارزة لعام ٢٠١١

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	٤ ٦٦٨	٤ ٣٧٠	فائض الصندوق الفرعي لإدارة الإيرادات
١ ٨٤١	١ ٧٥٩	١ ٧١٢	
٩٦٤	١ ٠٤٩	١٨٩	

يتبين من الجدول ٢ أن الاعتماد الختامي لميزانية سنة ٢٠١١ بلغ ٤٧١ ٠٠٠ دولار كندي، وكان نتيجة لما يلي:

- (١) ترحيل اعتمادات من عام ٢٠١٠ إلى عام ٢٠١١ بمبلغ إجمالي قدره ٤٥١ ٠٠٠ دولار كندي، وفقا للمادة ٦-٥ والمادة ٧-٥ من النظام المالي؛
- (٢) إرجاع أموال غير مستخدمة بمبلغ ٢٧٩ ٠٠٠ دولار كندي إلى صندوق تكاليف الخدمات الإدارية والتشغيلية وإلى حساب المتأخرات منذ فترة طويلة؛
- (٣) تحويل اعتمادات بين الأهداف الاستراتيجية أو استراتيجيات دعم التنفيذ وفقا للفقرة ٩-٥ من اللوائح المالية؛
- (٤) التسويات التالية بمبلغ إجمالي قدره ١٠ ١٩٦ ٠٠٠ دولار كندي لخفض اعتمادات سنة ٢٠١١ وزيادة اعتمادات سنة ٢٠١٢؛
- (أ) الالتزامات المعلقة بمبلغ ٧ ٧٨٦ ٠٠٠ دولار كندي وفقا للمادة ٧-٥ من النظام المالي؛

(ب) ترحيل اعتمادات من عام ٢٠١١ إلى عام ٢٠١٢ بمبلغ ٢ ٤١٠ ٠٠٠ دولار كندي بحسب المادة ٥-٦ من النظام المالي.

بلغت النفقات الفعلية لعام ٢٠١١ مستوى ٨٩ ٤١٦ ٠٠٠ دولار كندي. ومنذ عام ٢٠١٠، ترسل كشوف اشتراكات الدول الأعضاء جزئياً بالدولار الأمريكي وجزئياً في بالدولار الكندي. وكان سعر صرف الدولار الأمريكي للدولار الكندي في ١ يناير ٢٠١١ (تاريخ إعداد الفواتير بالدولار الأمريكي) أقل من السعر المستخدم في وضع ميزانية عام ٢٠١١ مما أسفر عن خفض مجموع الاشتراكات المقررة بمبلغ ١ ٠٥٥ ٠٠٠ دولار كندي. وقد أضيف هذا الفرق (وقدره ١ ٠٥٥ ٠٠٠ دولار كندي) إلى النفقات الفعلية (وقدرها ٨٩ ٤١٦ ٠٠٠ دولار كندي) من أجل إعادة حسابه بسعر صرف الميزانية، لتصبح هذه الميزانية بمبلغ ٩٠ ٤٧١ ٠٠٠ دولار كندي.

الجدول ٢: الاعتمادات المالية المنقحة لسنة ٢٠١١
(بآلاف الدولارات الكندية)

المصروفات			الاعتمادات				
فارق	سعر الصرف	النفقات	الاعتمادات	المبالغ المرحلة	قرار	المبالغ	الأهداف الاستراتيجية
سعر الصرف	لدى إعداد	الفعلية	المنقحة	بين الأهداف	الجمعية	المرحلة من	واستراتيجيات دعم التنفيذ
المعتمد في	الميزانية		التسويات	الاستراتيجية	العمومية	السنوات	واستراتيجيات دعم التنفيذ
إعداد الميزانية				دعم التنفيذ	انخفاض	السابقة	٢٦-٣٧
الأهداف الاستراتيجية							
٢٤ ٢٦٥	٤٣٨	٢٣ ٨٢٧	٢٤ ٢٦٥	(٣ ٣٦٧)	٤٠٣	(١١٤)	٢٢ ٩٣٤ ٤ ٤٠٩
١٠ ٩٠٢	٢٤٨	١٠ ٦٥٤	١٠ ٩٠٢	(٧١٢)	(٢ ٤١٠)	(٧١)	١٣ ٤٧٤ ٦٢١
١١ ٢٥٠	١٨٤	١٠ ٠٦٦	١١ ٢٥٠	(١ ٢٥٦)	١٣٥	(٤٨)	١١ ٤٧٩ ٩٤٠
المجموع الفرعي للأهداف الاستراتيجية							
٤٦ ٤١٧	٨٧٠	٤٥ ٥٤٧	٤٦ ٤١٧	(٥ ٣٣٥)	(١ ٨٧٢)	(٢٣٣)	٤٧ ٨٨٧ ٥ ٩٧٠
استراتيجيات دعم التنفيذ							
٢١ ٧٦٧	٧٠	٢١ ٦٩٧	٢١ ٧٦٧	(٢ ٢٣١)	١ ٠٨٨	-	٢٠ ١٣٥ ٢ ٧٧٥
١٥ ٨٦١	٨٨	١٥ ٧٧٣	١٥ ٧٦١	(٢ ١٩٣)	١ ٤٠٣	(٤٦)	١٤ ٥٢٧ ٢ ١٧٠
٦ ٤٢٦	٢٧	٦ ٣٩٩	٦ ٤٢٦	(٤٣٧)	(٦١٩)	-	٦ ٩٤٦ ٥٣٦
المجموع الفرعي للاستراتيجية دعم التنفيذ							
٤٤ ٠٥٤	١٨٥	٤٣ ٨٦٩	٤٤ ٠٥٤	(٤ ٨٦١)	١ ٨٧٢	(٤٦)	١٤ ٦٠٨ ٥ ٤٨١
٩٠ ٤٧١	١ ٠٥٥	٨٩ ٤١٦	٩٠ ٤٧١	(١٠ ١٩٦)	-	(٢٧٩)	٨٩ ٤٩٥ ١١ ٤٥١
المجموع							

الجدول ٣: الأرصدة النقدية في عام ٢٠١١
(بآلاف الدولارات الكندية)

بتاريخ	٢٠١٠			٢٠١١		
	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	٢١ ٣٦٣	٦ ٢٢٣	١٥ ١٤٠	٢١ ٦١٦	٥ ٩٩٨	١٥ ٦١٨
٣١ مارس	٢٦ ٩٨٣	٦ ٢٢٣	٢٠ ٧٦٠	٢٥ ٦٣٠	٥ ٦٤٥	١٩ ٩٨٥
٣٠ يونيو	٢٦ ١١١	٦ ١٩٩	١٩ ٩١٢	١٤ ٤٢٣	٥ ٧١٠	٨ ٧١٣
٣٠ سبتمبر	٢٤ ٨٧٣	٦ ٢٠٢	١٨ ٦٧١	١٦ ٤٥٧	٥ ٨٨٧	١٠ ٥٧٠
٣١ ديسمبر	٢١ ٦١٦	٥ ٩٩٨	١٥ ٦١٨	١٤ ٩٢٧	٦ ١٤٠	٨ ٧٨٧

الجدولان ٤ و ٥ أدناه مقتبسان من البيانات المالية المراجعة للإيكو عن عام ٢٠١١.

ويمثل الجدول ٤ ملخصاً للإيرادات والنفقات لعام ٢٠١١ على أساس المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام، مستمداً من البيان المالي الثاني، ويتضمن جميع الصناديق التي تتحكم فيها الإيكو.

الجدول ٤: ملخص الإيرادات والنفقات (جميع الصناديق) لعام ٢٠١١
(بآلاف الدولارات الكندية)

الإيرادات:	
١٠٤ ٧٧٦	المساهمات لتنفيذ اتفاقات المشاريع
٨٠ ٦٧٩	الاشتراكات المقررة
١٣ ٤٠١	الأنشطة الأخرى المدرة للدخل
٨ ٣٣٩	المساهمات الطوعية الأخرى
٣ ١٣٨	الإيرادات الأخرى
٢١٠ ٣٣٣	مجموع الدخل
النفقات	
١٢٦ ٠١٦	رواتب ومستحقات الموظفين
١٦ ٩٨٩	النفقات التشغيلية العامة
٦٣ ١٣٣	اللوازم والمستهلكات وغيرها
٩ ٣٠٧	السفر والاجتماعات
٢ ٥١٨	تكاليف مختلفة
٢١٧ ٩٦٣	مجموع النفقات
(٧ ٦٣٠)	الفائض/(العجز) التشغيلي

ويمثل الجدول ٥ الوضع المالي للمنظمة في تاريخ ٢٠١١/١٢/٣١. ويوضح الأصول والخصوم والفائض/(العجز) بالنسبة لجميع الصناديق مجتمعة، وقد اقتبس من البيان الأول من البيانات المالية.

الجدول ٥: الوضع المالي في تاريخ ٢٠١١/١٢/٣١ (جميع الصناديق)
(بآلاف الدولارات الكندية)

٢٠١٠ (بالدولار الكندي)	٢٠١١ (بالدولار الكندي)	
		الأصول
		الأصول الجارية
		النقد والمقابل النقدي
٢١٠ ٩١٥	١٩٣ ٣٩٣	الأنصبة المستحقة القبض من الدول الأعضاء
٦ ٦٩٣	٥ ٧٦١	المبالغ المستحقة القبض والسلف
١٢ ٥٧٩	١١ ٠٥٣	الموجودات
٩٨٧	٩٥٢	الأصول الأخرى
٢ ٩٦٠	١ ٩٣٦	المجموع الفرعي
٢٣٤ ١٣٤	٢١٣ ٠٩٥	الأصول غير الجارية
		الاشتراكات المستحقة القبض من الدول الأعضاء
٣ ٨٦٣	٥ ٥٨١	المبالغ المستحقة القبض والسلف
٥٢١	٤٩٦	الممتلكات والمباني والتجهيزات
٦٩٩	٣ ٠٤٦	الأصول غير المحسوسة
٩٢	٩٥٨	المجموع الفرعي
٥ ١٧٥	١٠ ٠٨١	مجموع الأصول
٢٣٩ ٣٠٩	٢٢٣ ١٧٦	الخصوم
		الخصوم الجارية
		مداخيل مدفوعة مقدما
١٦٣ ٣٥٦	١٤٩ ٣٩١	حسابات مستحقة الدفع والتزامات مستحقة
٢٢ ٢٨٩	١٩ ٣٥٤	استحقاقات العاملين
٤ ٦١٢	٤ ٠٦٠	اعتمادات للحكومات مقابل عقود وخدمات
١ ٥٢٨	١ ٣٩٧	الإيرادات المؤجلة
٣٤٣	١٦٨	المجموع الفرعي
١٩٢ ١٢٨	١٧٤ ٣٧٠	الخصوم غير الجارية
		استحقاقات العاملين
٧٦ ٩٠٠	٧٨ ٨١٧	مجموع الخصوم
٢٦٩ ٠٢٨	٢٥٣ ١٨٧	صافي الأصول
		العجز المتراكم
(٣٥ ٤١٦)	(٤٣ ٦٥٩)	الاحتياطيات
٥ ٦٩٧	١٣ ٨٤٦	صافي الأصول/الممتلكات (العجز المتراكم)
(٢٩ ٧١٩)	(٣٠ ٠١١)	
٢٣٩ ٣٠٩	٢٢٣ ١٧٦	مجموع الخصوم وصافي الأصول

الملاحظات المصاحبة تشكل جزءاً لا يتجزأ من البيانات المالية

الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات

واصل الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات توفير فرصا لإدراج عائدات جديدة واحتواء تكاليفه، واستمر في الأداء الجيد في عام ٢٠١١. ولقد كانت جميع المنتجات والخدمات في السنوات الأربعة منذ إنشاء الصندوق ناجحة تجاريا وتعود أساسا إلى جهود وخبرات فريق المبيعات والتسويق. وتشمل بعض الأمثلة ما يلي:

- (١) ترخيص البضائع الخطرة — كانت الإيرادات في عام ٢٠٠٧ تقدر بمبلغ ٤٢٥ ٠٠٠ دولار أمريكي، وفي عام ٢٠١١ وصلت إلى ٨٠٠ ٠٠٠ دولار أمريكي.
- (٢) أعيد تنشيط برنامج ترينير المتقدم وحقق إيرادات بمبلغ ٤٩٦ ٠٠٠ دولار كندي في عام ٢٠١١.
- (٣) أنشطة وثائق السفر المقروءة آليا — في عام ٢٠٠٧ كانت الإيرادات ٢٠٠ ٠٠٠ دولار أمريكي، وفي عام ٢٠١١ وصلت الإيرادات إلى ٨٨٦ ٠٠٠ دولار كندي.
- (٤) برنامج الاتحاد الدولي لرابطات متعهدي الشحن — بدأ رسميا إعمال برنامج الاتحاد الدولي لرابطات متعهدي الشحن مع الايكاف في أكتوبر ٢٠١١ مع اتصالات وشركات تجارية بواسطة وحدة تطوير التسويق التجاري.
- (٥) الاتحاد الدولي لرابطات طياري الخطوط الجوية — ونظرا لهذه الاتفاقية، فقد ازدادت مبيعات الوثيقة المعنونة دليل الاستجابة في حالات الطوارئ لوقائع الطائرات التي تتضمن بضائع خطرة (Doc 9481) بنحو ٢٠٠ في المائة.

وخلال السنة، حقق الصندوق الفرعي لتحقيق الإيرادات دخلا بمبلغ ١٤ ٦٨١ ٠٠٠ دولار كندي ومصروفات بمبلغ ٩ ٦٩١ ٠٠٠ دولار كندي وفائضا بمبلغ ٤ ٩٩٠ ٠٠٠ دولار كندي، حوّل منها مبلغ ٤ ٥٥٦ ٠٠٠ دولار كندي إلى الصندوق العام.

خطة الأعمال المتجددة الأولى

من أجل تزويد المنظمة بأفق تخطيط مدته ثلاث سنوات وضمان القدرة على التخفيف من المخاطر والتكيف مع التغييرات في عالم الطيران المدني، فقد اعتمدت الايكاف اعتبارا من هذا العام نموذج خطة الأعمال المتجددة والموصلة ببرنامج إدارة مخاطر المؤسسات.

ولقد صممت خطة الأعمال المتجددة لكي تضع أنشطة السنة الأولى (٢٠١١) في السنة التالية (٢٠١٢) وإضافة سنة رابعة (٢٠١٤).

ونتيجة لخطة الأعمال المتجددة، تم تحديد المسائل والاتجاهات الناشئة ضمن كل هدف من الأهداف الاستراتيجية للعام ٢٠١٤ وإطلاع المجلس عليها في دورتها الأخيرة لعام ٢٠١١ (C-WP/13772)، مما أتاح رؤية للمواضيع يمكن الاستناد إليها في مواصلة النقاش والتخطيط.

وتتمثل خطة الأعمال المتجددة في قائمة من البرامج والمشاريع التي ترغب الأمانة العامة في الاضطلاع بها في فترة السنوات الثلاث المذكورة آنفا، بصرف النظر عن مصدر التمويل أو مدى توافره. ويعتبر أن جميع هذه الأنشطة هامة بالنسبة لرسالة المنظمة وهي تستند إلى قرارات صادرة عن الجمعية العمومية أو المجلس.

ويمثل هذا النهج الخطوة الأولى في العملية المؤدية إلى إعداد خطة الأعمال المخصصة لفترة السنوات الثلاث ٢٠١٤-٢٠١٥-٢٠١٦ والتي ستسفر في نهاية المطاف عن الهدف النهائي، أي ميزانية عادية قابلة للتطبيق في نفس الفترة.

إدارة مخاطر المؤسسات

لقد تم الاتفاق، كجزء من إدارة مخاطر المؤسسات، على أنه يجب تطبيق مبادئ إدارة المخاطر على جميع البرامج ضمن خطة الأعمال. ولقد تم التشجيع على تطبيق مفهوم إدارة المخاطر في جميع أجزاء المنظمة من أجل توعية الرؤساء والمديرين بشأن أهميتها في عملية تخطيط وتنفيذ جميع البرامج والمشاريع.

وفي هذا السياق، فقد اعتمدت منهجية محددة ونموذج عام لهذا الغرض، ووضعت إرشادات ووزعت في الأمانة العامة لمساعدة الإدارات في تنفيذ هذه المهمة. ونتيجة لهذه العملية، فقد أكملت الإدارات سجلاتها المعنية بالمخاطر، من حيث الجمع بين التأثير واحتمال وقوعها، والمخاطر الداخلية والخارجية، إلى جانب إجراءات التخفيف التي ينبغي تنفيذها لضبط تلك المخاطر. وسجلات المخاطر متوفرة لكل هدف استراتيجي، فضلا عن توفيرها للمجالات الرئيسية بالمنظمة مثل الشؤون المالية والموارد البشرية والمشتريات وتكنولوجيا المعلومات والاتصالات.

وعلاوة على ذلك، وبناء على سجلات الإدارات المعنية، هناك سجل عام للمخاطر الرئيسية ذات المستوى المرتفع ويجري رصدها على المستوى التنفيذي.

عمليات التقييم والتدقيق

في أثناء عام ٢٠١١، أكمل مكتب التقييم والمراجعة الداخلية تقييما للسفر في المهام الرسمية وعمليات تدقيق داخلية لخدمات الترجمة التحريرية وأمن وتوفر تكنولوجيا المعلومات. وكذلك، فقد قدمت تقارير عديدة أعدتها وحدة التفتيش المشتركة إلى المجلس، إلى جانب خطط أعمال اقترحتها الأمانة العامة. وشملت الموضوعات عمليات استعراض بسائر منظومة الأمم المتحدة لإدارة مخاطر المؤسسات والأخلاقيات وتنفيذ المعايير المحاسبية الدولية للقطاع العام.

وأنشئت اللجنة الاستشارية للتقييم والمراجعة في سبتمبر ٢٠١١ وتتكون عضويتها من سبعة خبراء مستقلين ترشحهم الدول الأعضاء. وتهدف هذه اللجنة إلى استعراض عملية المحاسبة والإبلاغ المالي ونظام الرقابة الداخلية وعملية المخاطر والتدقيق وعملية رصد الامتثال للأحكام والقواعد المالية ومدونة قواعد السلوك ولتزويد المجلس بمشورتها المتخصصة.

المرفق ١ - الجداول المتعلقة بعالم النقل الجوي في عام ٢٠١١

ملاحظة عامة: تعتبر البيانات الإحصائية لعام ٢٠١١ 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 تنسحب على العمليات غير المنتظمة وعلى العمليات المنتظمة لشركات الطيران المنتظمة.

**الجدول (١): المجموع العالمي للحركة المدرة للإيرادات — الدولية والداخلية
(الخطوط المنتظمة لشركات طيران الدول الأعضاء بالايكاو ٢٠١١-٢٠٠٢)**

السنة	الركاب الزيادة السئوية بالملايين	الركاب الزيادة السئوية بالملايين	الركاب الزيادة السئوية بالملايين	أطنان بضائع الزيادة السئوية بالملايين	بضائع طن كيلومتر الزيادة السئوية بالملايين	بريد طن كيلومتر الزيادة السئوية بالملايين	مجموع الأطنان الكيلومترية المنقولة الزيادة السئوية بالملايين
2002	1 665	-0.1	3 025 562	0.5	32.8	9.0	409 413
2003 ^١	1 719	3.2	3 080 022	1.8	35.0	6.7	420 467
2004	1 918	11.6	3 514 305	14.1	38.4	9.6	473 446
2005	2 054	7.1	3 795 450	8.0	39.4	2.5	503 273
2006	2 169	5.6	4 032 230	6.2	41.8	6.2	534 693
2007	2 360	8.8	4 363 409	8.2	44.4	6.2	570 167
2008	2 395	1.5	4 450 580	2.0	42.9	-3.2	579 579
2009	2 385	-0.4	4 403 712	-1.1	42.6	-0.8	554 704
2010	2 593	8.7	4 753 984	8.0	50.7	19.2	619 846
2011	2 738	5.6	5 061 711	6.5	51.4	1.4	646 752

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

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

الجدول (٢): الحركة العالمية المدرة للإيرادات — الحركة الدولية
(الخطوط المنتظمة لشركات طيران الدول الأعضاء بالايكاو، ٢٠٠٢-٢٠١١)

السنة	الركاب الزيادة السنوية بالملايين	الركاب الزيادة السنوية بالملايين	الركاب الزيادة السنوية بالملايين	أطنان بضائع الزيادة السنوية بالملايين	بضائع الزيادة السنوية بالملايين	طن كيلومتر الزيادة السنوية بالملايين	بريد الزيادة السنوية بالملايين	مجموع الأطنان الكيلومترية المنقولة الزيادة السنوية بالملايين
2002	558	2.1	1 788 373	0.5	19.9	4.4	107 959	276 702
2003	572	2.6	1 790 162	0.1	20.7	4.3	109 579	278 086
2004	660	15.3	2 074 797	15.9	23.0	11.2	122 290	315 906
2005	719	9.0	2 265 679	9.2	23.9	3.7	125 836	337 071
2006	786	9.3	2 448 438	8.1	25.4	6.4	134 324	362 415
2007	868	10.5	2 660 158	8.6	27.0	6.3	141 065	386 422
2008	902	3.9	2 742 593	3.1	26.8	-0.9	139 885	393 087
2009	914	1.3	2 707 610	-1.3	26.1	-2.3	127 573	377 760
2010	1 011	10.6	2 937 898	8.5	33.8	29.2	155 367	428 797
2011	1 081	6.9	3 147 595	7.1	34.2	1.3	155 451	446 866

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

الجدول (٣): اتجاهات عوامل الحمولة للخطوط المنتظمة — الدولية والداخلية
(الخطوط المنتظمة لشركات طيران الدول الأعضاء بالايكاو، ٢٠٠٢-٢٠١١)

السنة	الركاب الكيلومترية بالملايين	مقاعد الركاب بالملايين	معامل حمولة الركاب (%)	بضائع طن كيلومتري بالملايين	بريد طن كيلومتري بالملايين	مجموع الأطنان الكيلومترية المنقولة بالملايين	مجموع الأطنان الكيلومترية المعروضة بالملايين	معامل حمولة الوزن (%)
2002	3 025 562	4 246 505	71	126 695	4 219	409 413	686 002	60
2003	3 080 022	4 308 413	71	132 903	4 181	420 467	706 220	60
2004	3 514 305	4 794 368	73	146 991	4 227	473 446	774 686	61
2005	3 795 450	5 070 715	75	150 665	4 299	503 273	818 529	61
2006	4 032 230	5 325 071	76	160 617	4 186	534 693	857 836	62
2007	4 363 409	5 688 183	77	168 335	4 160	570 167	914 429	62
2008	4 450 580	5 868 819	76	166 717	4 629	579 579	938 970	62
2009	4 403 712	5 749 932	77	151 918	4 376	554 704	899 879	62
2010	4 753 984	6 109 442	78	181 958	4 599	619 846	949 728	65
2011	5 061 711	6 516 040	78	181 814	4 586	646 752	1 000 110	65

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

الجدول (٤): التوزيع الإقليمي للحركة المنتظمة — ٢٠١١

حساب الإقليم الإحصائي لتسجيل شركات الطيران	عدد الكيلومترات المقطوعة للطائرات (بالملايين)	مرات المغادرة للطائرات (بالآلاف)	عدد الركاب المنقولين (بالآلاف)	راكب كيلومتري منقول (بالملايين)	معامل حمولة الركاب (%)	طن كيلومتري منقول بضائع (بالملايين)	الأطنان الكيلومترية المعروضة (بالملايين)	معامل حمولة الوزن (%)
مجموع الخطوط (الدولية والداخلية) لشركات الدول الأعضاء بالايكاو								
أوروبا	9 687	7 606	751 718	1 384 713	78	40 227	166 698	245 201
النسبة من الحركة العالمية	25.1	25.3	27.5	27.4		22.1	25.8	24.5
أفريقيا	1 154	848	61 491	117 735	67	2 651	13 994	24 828
النسبة من الحركة العالمية	3.0	2.8	2.2	2.3		1.5	2.2	2.5
الشرق الأوسط	2 124	947	125 317	383 131	76	17 385	53 818	87 592
النسبة من الحركة العالمية	5.5	3.2	4.6	7.6		9.6	8.3	8.8
آسيا والمحيط الهادئ	9 903	7 048	816 901	1 496 147	76	74 785	210 363	316 616
النسبة من الحركة العالمية	25.7	23.5	29.8	29.6		41.1	32.5	31.7
أمريكا الشمالية	13 328	11 301	800 268	1 434 220	82	41 663	174 152	282 149
النسبة من الحركة العالمية	34.6	37.6	29.2	28.3		22.9	26.9	28.2
أمريكا اللاتينية والكاريبي	2 333	2 303	182 434	245 765	73	5 103	27 726	43 722
النسبة من الحركة العالمية	6.1	7.7	6.7	4.9		2.8	4.3	4.4
المجموع	38 530	30 053	2 738 129	5 061 711	78	181 814	646 752	1 000 110
الخطوط الدولية للدول الأعضاء بالايكاو								
أوروبا	8 048	4 987	549 523	1 228 340	79	39 433	151 247	221 000
النسبة من الحركة العالمية	39.8	53.0	50.8	39.0		25.4	33.8	32.0
أفريقيا	936	460	38 789	102 543	67	2 579	12 560	22 564
النسبة من الحركة العالمية	4.6	4.9	3.6	3.3		1.7	2.8	3.3
الشرق الأوسط	1 958	700	99 224	363 658	76	17 301	51 995	84 697
النسبة من الحركة العالمية	9.7	7.4	9.2	11.6		11.1	11.6	12.3
آسيا والمحيط الهادئ	4 982	1 656	238 669	856 866	75	65 954	145 288	219 635
النسبة من الحركة العالمية	24.6	17.6	22.1	27.2		42.4	32.5	31.8
أمريكا الشمالية	3 319	1 123	114 470	478 579	81	25 655	70 176	117 984
النسبة من الحركة العالمية	16.4	11.9	10.6	15.2		16.5	15.7	17.1
أمريكا اللاتينية والكاريبي	992	487	40 775	117 609	75	4 529	15 600	23 817
النسبة من الحركة العالمية	4.9	5.2	3.8	3.7		2.9	3.5	3.5
المجموع	20 234	9 413	1 081 450	3 147 595	77	155 451	446 866	689 697

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

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

الجدول (٥): الأطنان الكيلومترية المنقولة والركاب الكيلومترين المنقولين على الخطوط المنتظمة (البلدان أو مجموعات البلدان التي نقلت شركاتها أكثر من ١٠٠ مليون طن كيلومتر في عام ٢٠١١)^١

الركاب الكيلومتریون المنقولون (بالملايين)								الأطنان الكیلومترية المنقولة (بالملايين) (الركاب والبضائع والبريد)								البلد أو مجموعة البلدان	
العمليات الدولية				مجموع العمليات (الدولية والمحلية)				العمليات الدولية				مجموع العمليات (الدولية والمحلية)					
الزيادة أو النقصان (%)	2010	2011	الترتيب في عام 2011	الزيادة أو النقصان (%)	2010	2011	الترتيب في عام 2011	الزيادة أو النقصان (%)	2010	2011	الترتيب في عام 2011	الزيادة أو النقصان (%)	2010	2011	الترتيب في عام 2011		
2	394 593	403 468	1	2	1 284 300	1 310 556	1	3	59 822	61 381	1	2	157 221	159 951	1	United States	
17	73 488	85 758	9	13	400 609	451 162	2	3	18 871	19 444	6	8	53 302	57 416	2	China ²	
7	98 758	105 736		7	98 758	105 736		3	19 586	20 079		3	19 586	20 079		Hong Kong SAR ³	
9	2 106	2 289		9	2 106	2 289		9	246	268		9	246	268		Macao SAR ⁴	
9	190 156	206 384	4	9	190 156	206 384	5	5	28 836	30 418	2	5	28 836	30 418	3	United Arab Emirates	
11	191 435	212 813	3	11	201 567	222 977	4	9	26 822	29 199	3	9	27 831	30 211	4	Germany	
7	218 714	234 840	2	7	226 419	243 003	3	6	22 746	24 145	4	6	23 343	24 784	5	United Kingdom	
8	82 651	89 089	8	7	87 457	93 858	15	-1	20 554	20 317	5	-1	21 031	20 807	6	Republic of Korea	
6	126 786	134 280	5	6	137 283	145 340	6	3	16 806	17 379	7	3	17 780	18 308	7	France	
-11	72 060	64 369	13	-12	137 927	121 754	9	-17	14 450	11 948	10	-17	20 391	16 935	8	Japan	
21	52 616	63 452	14	16	109 435	126 837	7	17	7 614	8 934	13	15	13 474	15 429	9	Russian Federation	
9	98 966	108 048	7	9	98 966	108 048	12	5	14 562	15 252	8	5	14 562	15 252	10	Singapore	
10	68	75 110	11	7	115 793	123 664	8	9	8 086	8 795	14	6	13 417	14 201	11	Canada	
5	56 264	58 918	17	3	99 859	103 345	14	2	7 840	8 009	17	2	12 095	12 357	12	Australia	
8	76 066	82 047	10	8	76 066	82 047	17	5	11 408	12 019	9	5	11 408	12 019	13	Netherlands	
1	49 885	50 472	20	10	99 269	108 922	11	1	6 244	6 316	20	8	10 959	11 815	14	India	
7	66 710	71 512	12	4	86 931	90 435	16	9	7 666	8 356	16	9	9 561	10 410	15	Spain	
13	22 763	25 728	24	17	90 474	105 641	13	30	2 284	2 962	26	20	8 629	10 359	16	Brazil	
12	97 779	109 789	6	12	97 834	109 824	10	12	8 948	10 016	11	12	8 955	10 020	17	Ireland	
0	57 743	57 950	18	2	64 556	65 783	21	0	8 650	8 648	15	2	9 534	9 768	18	Thailand	
17	52 733	61 600	15	17	52 733	61 600	22	20	7 723	9 232	12	20	7 723	9 232	19	Qatar	
27	16 117	20 485	29	19	64 781	77 224	19	27	2 331	2 955	27	17	7 813	9 147	20	Indonesia	
22	50 043	61 076	16	21	65 202	78 939	18	15	6 248	7 180	19	16	7 720	8 917	21	Turkey	
9	49 551	54 170	19	11	61 287	67 773	20	1	7 224	7 263	18	3	8 365	8 584	22	Malaysia	
0	42 391	42 461	21	0	42 547	42 602	25	-1	5 515	5 459	21	-1	5 531	5 473	23	Switzerland	
7	529	565	104	7	529	565	109	3	4 949	5 103	22	3	4 949	5 103	24	Luxembourg	
11	35 937	39 883	22	11	42 092	46 654	23	4	3 940	4 096	23	4	4 542	4 746	25	Scandinavia ⁵	
17	21 842	25 563	26	16	30 758	35 793	27	16	3 224	3 740	24	16	4 102	4 738	26	Saudi Arabia	
5	29 104	30 585	23	5	41 649	43 539	24	6	3 291	3 490	25	5	4 520	4 759	27	Italy	
-17	18 283	15 225	36	-3	37 781	36 706	26	-16	2 060	1 721	38	0	3 829	3 842	28	Mexico	
-2	21 198	20 690	28	-1	29 477	29 190	29	-3	2 902	2 813	28	-2	3 739	3 654	29	South Africa	
12	12 624	14 184	40	13	19 196	21 749	33	7	2 494	2 660	31	8	3 139	3 393	30	Chile	
3	20 611	21 181	27	4	29 425	30 714	28	0	2 391	2 399	34	4	3 231	3 360	31	Philippines	
8	9 553	10 289	46	8	14 580	15 794	41	7	2 533	2 700	29	7	3 048	3 273	32	Colombia	
8	23 610	25 580	25	7	25 793	27 653	30	7	2 496	2 667	30	6	2 714	2 871	33	Portugal	
18	12 755	15 055	38	17	21 241	24 791	31	18	1 443	1 705	39	18	2 356	2 779	34	Viet Nam	
5	17 991	18 809	32	5	21 852	22 983	32	6	2 260	2 386	35	6	2 616	2 764	35	New Zealand	
15	16 708	19 259	31	15	17 786	20 435	34	12	2 252	2 525	33	12	2 352	2 635	36	Finland	
0	17 809	17 790	33	0	18 178	18 232	36	-4	2 653	2 555	32	-5	2 687	2 555	37	Israel	
13	17 363	19 583	30	12	17 569	19 745	35	-4	2 118	2 042	36	-4	2 139	2 059	38	Austria	
23	10 681	13 137	42	22	10 875	13 293	45	18	1 726	2 041	37	18	1 745	2 056	39	Ethiopia	
4	14 527	15 155	37	5	16 857	17 711	38	4	1 619	1 681	41	4	1 858	1 940	40	Pakistan	
7	9 726	10 437	45	2	17 479	17 769	37	7	1 099	1 177	49	2	1 836	1 879	41	Argentina	
-23	18 872	14 521	39	-24	20 054	15 208	43	-26	2 298	1 693	40	-27	2 411	1 761	42	Egypt	
18	14 040	16 507	35	17	14 366	16 808	40	18	1 378	1 624	42	17	1 411	1 654	43	Morocco	
14	14 984	17 021	34	14	14 984	17 021	39	13	1 377	1 562	43	13	1 377	1 562	44	Hungary	
4	7 454	7 777	52	4	7 454	7 777	54	-13	1 742	1 518	44	-13	1 742	1 518	45	Belgium	
-6	12 691	11 960	43	-6	12 691	11 960	46	-6	1 590	1 497	45	-6	1 590	1 497	46	Bahrain	
-4	7 221	6 946	54	-6	16 291	15 305	42	0	698	698	56	-4	1 540	1 484	47	Iran (Islamic Republic of)	
20	11 574	13 889	41	20	11 574	13 889	44	20	1 204	1 442	46	20	1 204	1 442	48	Panama	
15	9 371	10 749	44	15	9 371	10 749	47	12	1 184	1 330	47	12	1 184	1 330	49	Sri Lanka	
10	8 687	9 514	47	10	9 110	10 003	49	10	1 156	1 266	48	7	1 206	1 294	50	Kenya	
22	6 056	7 376	53	19	8 458	10 054	48	14	762	872	54	14	992	1 127	51	Peru	
-6	9 613	9 026	49	-6	9 613	9 026	51	-5	1 176	1 121	50	-5	1 176	1 121	52	Kuwait	
10	7 789	8 556	50	10	7 805	8 570	52	10	907	996	51	10	908	997	53	Jordan	
46	6 426	9 367	48	44	6 940	9 981	50	43	656	936	52	41	703	992	54	Ukraine	
21	6 624	8 000	51	20	6 960	8 378	53	27	705	895	53	26	736	927	55	Oman	
4	6 257	6 536	55	5	6 320	6 605	57	3	756	782	55	3	762	788	56	Mauritius	
-5	5 878	5 565	59	-6	7 693	7 251	55	-5	568	543	63	-6	743	702	57	Greece	
9	5 249	5 733	58	9	5 567	6 055	59	7	627	670	57	7	657	700	58	Uzbekistan	

الركاب الكيلومتریون المنقولون (بالملايين)								الأطنان الكیلومترية المنقولة (بالملايين) (الركاب والبضائع و البريد)										
العمليات الدولية				مجموع العمليات (الدولية والمحلية)				العمليات الدولية				مجموع العمليات (الدولية والمحلية)						
الزيادة أو النقصان (%)	2010	2011	الترتيب في عام 2011	الزيادة أو النقصان (%)	2010	2011	الترتيب في عام 2011	الزيادة أو النقصان (%)	2010	2011	الترتيب في عام 2011	الزيادة أو النقصان (%)	2010	2011	الترتيب في عام 2011	البلد أو مجموعة البلدان		
0	6 307	6 303	56	1	6 576	6 613	56	-1	661	656	58	0	683	681	59	Poland		
14	3 407	3 868	67	13	5 754	6 512	58	14	346	395	68	11	573	633	60	Kazakhstan		
5	3 959	4 175	65	1	5 421	5 487	61	5	475	499	64	2	615	624	61	Ecuador		
-7	4 853	4 492	62	-7	4 853	4 492	65	1	587	592	59	1	587	592	62	Brunei Darussalam		
4	4 888	5 101	60	5	4 931	5 195	62	1	560	565	61	4	568	589	63	Bangladesh		
21	4 112	4 970	61	21	4 112	4 970	63	17	485	566	60	17	485	566	64	Iceland		
-1	5 978	5 942	57	-1	5 998	5 950	60	-1	559	556	62	-1	561	556	65	Czech Republic		
5	3 619	3 800	68	5	3 619	3 800	69	4	430	447	65	4	430	447	66	Lebanon		
2	4 202	4 270	64	2	4 423	4 520	64	3	400	412	67	4	420	435	67	Romania		
49	2 958	4 406	63	48	3 009	4 463	66	46	284	414	66	45	288	419	68	Trinidad and Tobago		
6	3 338	3 532	71	5	3 994	4 195	67	5	315	332	73	5	375	392	69	Algeria		
-24	3 631	2 762	73	-24	4 035	3 084	74	-21	454	359	71	-21	493	391	70	Libya		
7	3 458	3 684	69	6	3 528	3 749	70	7	352	377	69	7	358	383	71	Tunisia		
17	3 303	3 870	66	17	3 307	3 870	68	18	310	366	70	18	311	366	72	El Salvador		
4	3 392	3 517	72	3	3 455	3 575	72	2	345	351	72	1	353	358	73	Fiji		
-4	2 250	2 163	77	-1	2 646	2 623	77	-4	300	289	76	0	350	349	74	Afghanistan		
17	2 341	2 746	74	16	2 706	3 135	73	14	258	294	75	13	291	330	75	Angola		
1	3 564	3 598	70	1	3 564	3 598	71	1	327	330	74	1	327	330	76	Latvia		
37	1 748	2 394	76	36	1 818	2 466	78	36	165	225	79	35	172	232	77	Tajikistan		
10	1 069	1 174	88	-1	2 765	2 745	75	10	100	110	90	-1	253	252	78	Venezuela (Bolvarian Republic of)		
6	2 555	2 718	75	6	2 569	2 733	76	7	228	245	77	7	230	246	79	Costa Rica		
-31	3 013	2 086	79	-31	3 013	2 086	81	-27	310	226	78	-27	310	226	80	Cyprus		
28	635	813	95	19	1 273	1 519	89	32	104	138	88	21	178	215	81	Papua New Guinea		
9	1 602	1 749	82	10	1 634	1 793	85	9	176	191	82	9	180	196	82	Syrian Arab Republic		
-10	2 257	2 041	80	-10	2 257	2 041	82	-9	212	193	80	-9	212	193	83	Malta		
-5	2 249	2 125	78	-6	2 255	2 130	80	-5	203	192	81	-6	203	192	84	Yemen		
26	1 416	1 780	81	41	1 428	2 013	83	25	135	169	84	40	136	191	85	Azerbaijan		
25	1 050	1 311	87	16	1 554	1 796	84	26	106	134	89	17	156	183	86	Bolivia (Plurinational State of)		
-7	1 549	1 437	86	-7	1 556	1 444	90	-8	199	183	83	-9	200	183	87	Seychelles		
6	478	506	108	22	1 808	2 204	79	6	37	40	111	18	148	175	88	Nigeria		
17	1 420	1 658	83	16	1 494	1 729	86	11	142	158	85	10	150	165	89	Cuba		
3	1 473	1 515	85	4	1 498	1 552	88	4	138	143	86	5	140	146	90	Namibia		
29	1 202	1 553	84	29	1 202	1 553	87	28	110	140	87	28	110	140	91	Albania		
-15	1 099	937	93	-12	1 240	1 095	94	-15	122	104	94	-13	135	118	92	Madagascar		
10	1 065	1 170	90	12	1 109	1 239	91	10	99	108	92	12	103	115	93	Bulgaria		
16	921	1 070	91	16	1 060	1 230	92	16	85	98	95	16	98	113	94	Croatia		
21	885	1 068	92	21	885	1 068	95	20	91	109	91	20	91	109	95	Belarus		
17	1 004	1 173	89	17	1 004	1 173	93	16	93	108	93	16	93	108	96	Serbia		
7	2 876 425	3 087 330		7	4 690 035	4 999 142		4	415 619	433 738		4	606 420	633 397		Total for above Countries (98) ^٦		
	61 473	60 265			63 949	62 569			13 178	13 129			13 426	13 355		Total for other Countries		
7	2 937 898	3 147 595		6	4 753 984	5 061 711		4	428 797	446 866		4	619 846	646 752		Total for 191 ICAO Member States		

- ١- معظم بيانات ٢٠١١ 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 الأيكاو بتقارير النقل الجوي وتقديرات الإيكاو

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

الأطنان الكيلومترية المنقولة (بالملايين)								البلد أو مجموعة البلدان
مجموع العمليات (الدولية والمحلية)				مجموع العمليات (الدولية والمحلية)				
الزيادة أو النقصان (%)	2010	2011	الترتيب في عام 2011	الزيادة أو النقصان (%)	2010	2011	الترتيب في عام 2011	
3	23 413	24 111	1	1	39 353	39 629	1	United States
-4	12 170	11 628	3	-2	17 194	16 765	2	China ²
-1	10 697	10 562		-1	10 697	10 562		Hong Kong SAR ³
11	37	41		11	37	41		Macao SAR ⁴
-6	12 873	12 162	2	-6	12 945	12 219	3	Republic of Korea
1	10 000	10 147	4	1	10 000	10 147	4	United Arab Emirates
3	7 487	7 705	5	3	7 497	7 712	5	Germany
-22	7 366	5 709	7	-24	8 307	6 349	6	Japan
3	6 080	6 288	6	3	6 082	6 289	7	United Kingdom
-2	5 802	5 696	8	-2	5 802	5 696	8	Singapore
3	4 902	5 052	9	3	4 902	5 052	9	Luxembourg
-2	5 105	5 012	10	-2	5 114	5 017	10	France
12	2 863	3 206	14	10	3 532	3 900	11	Russian Federation
-1	3 345	3 316	13	3	3 616	3 730	12	Thailand
0	3 698	3 699	11	0	3 698	3 699	13	Netherlands
23	2 946	3 637	12	23	2 946	3 637	14	Qatar
39	770	1 069	25	23	1 978	2 433	15	Indonesia
-14	2 686	2 314	15	-13	2 774	2 411	16	Malaysia
-4	2 229	2 137	16	-3	2 398	2 322	17	Australia
0	1 543	1 542	21	-2	2 071	2 039	18	India
3	1 503	1 544	20	1	2 011	2 034	19	Canada
5	1 573	1 651	17	5	1 615	1 690	20	Spain
37	1 191	1 637	18	37	1 209	1 654	21	Turkey
8	1 462	1 572	19	8	1 487	1 599	22	Colombia
14	1 251	1 431	22	13	1 325	1 501	23	Saudi Arabia
2	1 348	1 372	23	2	1 400	1 422	24	Chile
5	1 282	1 351	24	5	1 282	1 351	25	Switzerland
3	1 007	1 032	26	2	1 065	1 091	26	South Africa
13	587	661	30	10	933	1 029	27	Brazil
-24	1 067	812	27	-24	1 067	812	28	Belgium
10	729	802	28	10	729	802	29	Finland
-7	856	799	29	-7	856	799	30	Israel
14	466	530	31	14	472	536	31	Italy
19	292	347	39	24	427	529	32	Viet Nam
4	471	490	32	4	477	496	33	Scandinavia ⁵
-7	504	469	33	-7	504	469	34	Bahrain
0	461	461	34	0	469	469	35	New Zealand
-12	323	285	43	1	457	460	36	Philippines
12	392	439	35	12	393	440	37	Ethiopia
7	358	383	36	7	358	383	38	Austria
-2	355	349	38	-2	369	360	39	Portugal
7	331	355	37	7	331	355	40	Sri Lanka
2	305	309	42	1	333	338	41	Pakistan
10	288	318	41	9	298	326	42	Kenya

الأطنان الكيلومترية المنقولة (بالملايين)								البلد أو مجموعة البلدان
مجموع العمليات (الدولية والمحلية)				مجموع العمليات (الدولية والمحلية)				
الزيادة إلى النقصان (%)	2010	2011	الترتيب في عام 2011	الزيادة إلى النقصان (%)	2010	2011	الترتيب في عام 2011	
-21	411	326	40	-21	413	326	43	Egypt
-10	268	242	45	-1	321	317	44	Mexico
1	274	278	44	1	274	278	45	Kuwait
7	204	219	47	7	222	237	46	Argentina
10	202	222	46	10	202	222	47	Jordan
-5	203	192	48	-5	216	205	48	Peru
25	149	186	49	25	149	186	49	Brunei Darussalam
-1	179	178	50	-1	179	178	50	Mauritius
62	105	171	51	61	107	172	51	Oman
0	153	154	52	0	154	154	52	Uzbekistan
4	119	124	53	2	130	133	53	Ecuador
-12	119	105	55	-3	124	120	54	Bangladesh
-17	137	113	54	-17	138	115	55	Ireland
19	82	98	56	16	95	109	56	Iran (Islamic Republic of)
-3	94	91	57	0	108	108	57	Afghanistan
-9	93	85	58	-9	95	87	58	Libya
4	79	82	59	4	79	82	59	Iceland
17	69	81	60	17	69	81	60	Ukraine
0	76	76	61	0	76	77	61	Poland
-6	75	71	62	-5	77	73	62	Fiji
15	45	52	63	15	45	52	63	Panama
15	44	51	64	15	44	51	64	Bhutan
0	47	47	66	0	48	48	65	Angola
-1	48	48	65	-1	48	48	66	Lebanon
33	32	43	68	6	42	45	67	Kazakhstan
3	43	44	67	3	43	44	68	Togo
45	22	31	71	20	31	37	69	Papua New Guinea
0	36	36	69	0	36	36	70	Cyprus
-13	36	32	70	-13	36	32	71	Seychelles
0	147 861	147 903		0	174 410	174 242		Total for the above countries (73) ⁶
	7 506	7 547			7 548	7 572		Total for other countries
0	155 367	155 451		0	181 958	181 814		Total for 191 ICAO Member States

١- تستند البيانات إلى التقارير الواردة في النماذج A للإيكاو وأيضاً إلى تقديرات الإيكاو، ولذا قد يتغير الترتيب ومعدل الزيادة أو الانخفاض عندما تصبح البيانات النهائية متوفرة.

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 و A-S لإبلاغ الإيكاو بتقارير النقل الجوي وتقديرات الإيكاو.

الجدول (٧): الإيرادات التقديرية لحركة نقل الركاب الدولية غير المنتظمة ٢٠١١—٢٠٠٢

بملايين الركاب الكيلومترين المنقولين										الفئة
2011	2010	2009	2008	2007	2006	2005	2004	2003	2002	
225 208	210 475	197 690	223 360	241 730	245 105	262 560	266 590	240 720	244 930	الحركة غير المنتظمة ^١
7.0	6.5	-11.5	-7.6	-1.4	-6.6	-1.5	10.7	-1.7	-10.2	نسبة التغيير السنوي (%)
3 147 595	2 937 898	2 707 610	2 742 593	2 660 158	2 448 438	2 265 679	2 074 797	1 790 162	1 788 373	الحركة المنتظمة
7.1	8.5	-1.3	3.1	8.6	8.1	9.2	15.9	0.1	0.5	نسبة التغيير السنوي (%)
3 372 803	3 148 373	2 905 300	2 965 953	2 901 888	2 693 543	2 528 239	2 341 387	2 030 882	2 033 303	مجموع الحركة
7.1	8.4	-2.1	3.1	7.6	6.4	7.9	15.3	-0.1	-0.9	نسبة التغيير السنوي (%)
6.7	6.7	6.8	7.5	8.3	9.1	10.4	11.4	11.9	12.0	الحركة غير المنتظمة كنسبة مئوية من إجمالي الحركة
١- تشمل الحركة الجوية غير المنتظمة للخطوط المنتظمة والعمليات غير المنتظمة.										
المصدر — النموذج A لإبلاغ الأيكاو بتقارير النقل الجوي وتقديرات الأيكاو.										

الجدول (٨): النقل في المطارات الكبرى في العالم
المطارات الخمسة والعشرون الأوائل حسب مجموع الركاب، ٢٠١١

حركات الطائرات			عدد المسافرين الذين يتم إركابهم وإنزالهم			المطار	المدينة	الترتيب
2010 إلى 2011 (%)	2010 (بالآلاف)	2011 (بالآلاف)	2010 إلى 2011 (%)	2010 (بالآلاف)	2011 (بالآلاف)			
-2.7	950	924	3.5	89 238	92 389	Hartsfield-Jackson Atlanta International	Atlanta GA	1
2.9	518	533	6.4	73 948	78 675	Beijing Capital International	Beijing	2
4.6	455	476	5.4	65 882	69 433	Heathrow	London	3
-0.5	883	879	-0.3	67 027	66 793	O'Hare International	Chicago IL	4
10.8	342	379	-2.3	64 069	62 583	Haneda (Tokyo International)	Tokyo	5
4.9	576	604	4.7	59 070	61 862	Los Angeles International	Los Angeles CA	6
4.3	492	513	4.7	58 165	60 879	Charles De Gaulle	Paris	7
-0.6	651	647	1.6	56 905	57 806	Dallas-Fort Worth International	Dallas/Fort Worth TX	8
6.8	456	487	6.6	52 945	56 436	Frankfurt	Frankfurt	9
4.1	316	329	5.2	50 349	52 984	Hong Kong International	Hong Kong	10
0.0	635	635	1.7	51 985	52 849	Denver International	Denver CO	11
6.2	307	326	7.7	47 181	50 800	Dubai International	Dubai	12
8.7	402	437	10.0	45 212	49 755	Schiphol Amsterdam	Amsterdam	13
-1.2	428	423	-0.4	49 764	49 542	Barajas	Madrid	14
11.7	309	345	8.3	43 981	47 647	Jakarta Soekarno-Hatta International	Jakarta	15
1.0	397	401	2.5	46 487	47 640	John F. Kennedy International	New York NY	16
7.0	270	289	11.7	42 785	47 801	Bangkok Suvarnabhumi International	Bangkok	17
12.7	268	302	8.1	42 039	45 429	Changi	Singapore	18
6.1	329	349	9.9	40 976	45 040	Guangzhou Baiyun International	Guangzhou	19
3.6	332	344	2.1	40 579	41 448	Shanghai Pudong International	Shanghai	20
4.4	387	404	4.2	39 391	41 045	San Francisco International	San Francisco CA	21
-2.2	449	439	5.2	38 552	40 566	Sky Harbor International	Phoenix AZ	22
-0.4	531	529	-0.7	40 480	40 187	George Bush International	Houston TX	23
5.1	506	532	0.8	39 757	40 064	McCarran International Las Vegas	Las Vegas NV	24
2.1	529	540	2.1	38 254	39 044	Charlotte Douglas International	Charlotte NC	25
3.0	11 718	12 066	4.2	1 285 021	1 338 697	Total		

المطارات الخمسة والعشرون الأوائل في العالم حسب عدد الركاب الدوليين، ٢٠١١

حركات الطائرات			عدد المسافرين الذين يتم إركابهم وإنزالهم			المطار	المدينة	الترتيب
2011 إلى 2010 (%)	2010 (بالآلاف)	2011 (بالآلاف)	2011 إلى 2010 (%)	2010 (بالآلاف)	2011 (بالآلاف)			
7.0	402	430	6.0	61 041	64 687	Heathrow	London	1
3.0	438	451	4.7	53 150	55 675	Charles De Gaulle	Paris	2
7.2	307	329	6.0	49 775	52 753	Hong Kong International	Hong Kong	3
6.2	307	326	8.4	46 314	50 192	Dubai International	Dubai	4
8.7	402	437	10.1	45 137	49 681	Schiphol Amsterdam	Amsterdam	5
4.4	389	406	6.8	46 307	49 477	Frankfurt	Frankfurt	6
14.4	264	302	8.1	42 039	45 429	Changi	Singapore	7
12.7	189	213	15.5	32 381	37 386	Bangkok Suvarnabhumi International	Bangkok	8
7.1	210	225	4.8	32 950	34 538	Incheon International	Seoul	9
4.1	245	255	4.8	31 051	32 528	Barajas	Madrid	10
7.0	186	199	7.3	27 870	29 918	Gatwick	London	11
5.8	274	290	10.1	25 319	27 879	Franz Josef Strauss	Munich	12
-15.2	191	162	-18.2	32 216	26 344	Narita	Tokyo	13
9.5	158	173	10.7	23 402	25 916	Kuala Lumpur International	Kuala Lumpur	14
3.7	190	197	5.0	23 281	24 450	Fiumicino	Rome	15
10.6	179	198	17.8	20 343	23 973	Istanbul Ataturk International	Istanbul	16
2.8	145	149	3.4	23 103	23 877	John F. Kennedy International	New York NY	17
4.7	232	243	6.3	22 330	23 733	Zurich	Zurich	18
4.5	156	163	0.0	23 129	23 137	Taiwan Taoyuan International	Taipei	19
15.3	157	181	23.6	17 559	21 702	El Prat	Barcelona	20
8.9	112	122	12.0	18 319	20 511	Antalya International	Antalya	21
0.9	228	230	8.0	18 882	20 399	Vienna International	Vienna	22
0.0	221	221	6.0	19 205	20 357	Toronto Pearson International	Toronto	23
7.5	199	214	6.7	18 964	20 232	Copenhagen	Copenhagen	24
4.3	141	147	3.0	18 045	18 591	Dublin	Dublin	25
5.8	5 922	6 263	6.6	772 113	823 364	Total		

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

٢- جميع تحركات الطائرات (التجارية وغير التجارية).

المصدر: الاستمارة طاء للإبلاغ عن النقل الجوي والمواقع الالكترونية 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		الضرائب على الدخل بالدولارات الأمريكية (بالملايين)
			المبلغ بالنسبة من	المبلغ بالنسبة من	المبلغ بالنسبة من	النسبة من	
			العائدات التشغيلية	العائدات التشغيلية	العائدات التشغيلية	العائدات التشغيلية	
2002	306 000	310 800	-4 800	-1.6	-11 300	-3.7	2 300
2003	321 800	323 300	-1 500	-0.5	-7 500	-2.3	-1 460
2004	378 800	375 500	3 300	0.9	-5 600	-1.5	-2 560
2005	413 300	408 900	4 400	1.1	-4 100	-1.0	-2 800
2006	465 200	450 200	15 000	3.2	5 000	1.1	-3 380
2007	509 800	489 900	19 900	3.9	14 700	2.9	-5 370
2008	569 500	570 600	-1 100	-0.2	-26 100	-4.6	2 240
2009	475 800	473 900	1 900	0.4	-4 600	-1.0	-1 580
2010 ³	579 300	550 400	28 900	5.0	19 200	3.3	-2 920
2011 ^{3,4}	635 600	621 500	14 100	2.2	8 400	1.3	-1 760

- ١- تم تقدير العائدات والمصروفات للشركات التي لم تصدر تقارير.
- ٢- استقيت النتائج الصافية من النتائج التشغيلية من خلال إضافة (مع علامة زائدا أو ناقصا 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 ٢٠١٠ و ٢٠١١ وهي لا تشمل على البنود المحاسبية الاستثنائية.
- ٤- لم تقدم البيانات المالية الكاملة عن سنة ٢٠١١ إلى الإيكاو في وقت إعداد هذا التقرير نظرا 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 في الدول الأعضاء في الإيكاو، في نهاية كل سنة، ٢٠١١-٢٠٠٢

السنة	العدد	النسبة المئوية	الطائرات النفاثة		العدد	النسبة المئوية	الطائرات ذات المحرك المكبسي	العدد	النسبة المئوية	مجموع الطائرات كل الطرازات
			العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية	العدد	النسبة المئوية	العدد	
2002	16 249	80.7	3 757	18.7	117	0.6	20 123			
2003	16 628	81.7	3 620	17.8	105	0.5	20 353			
2004	17 347	82.7	3 548	16.9	84	0.4	20 979			
2005	17 845	83.4	3 466	16.2	76	0.4	21 387			
2006	18 457	83.8	3 501	15.9	70	0.3	22 028			
2007	19 366	84.4	3 524	15.4	65	0.3	22 955			
2008	19 211	84.5	3 462	15.2	53	0.2	22 726			
2009	19 471	84.8	3 425	14.9	56	0.2	22 952			
2010	20 092	85.2	3 440	14.6	54	0.2	23 586			
2011	21 001	85.5	3 516	14.3	51	0.2	24 568			

- ١- تشمل الأرقام على الطائرات الموجودة في الخدمة فقط، ولا تشمل على الطائرات التي تقل كتلتها القصوى عند الإقلاع عن ٩٠٠٠ كلف (٢٠,٠٠٠ رطل).

المصدر: OAG Aviation Solutions.

الجدول (١١): أمن الطيران

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

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

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

٣- تشمل محاولات التخريب.

المرفق ٢: مشاريع التعاون الفني

قوائم البلدان/الأقاليم

أفغانستان

تنفيذ الخطة الانتقالية لمطار كابول الدولي

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تموله حكومة أفغانستان إلى تعزيز قدرة وزارة النقل والطيران المدني لتمكينها من تولي مسؤولية إدارة وتشغيل وصيانة تلك التجهيزات والخدمات في مطار كابول الدولي التي ستتقل من قوة المساعدة الأمنية الدولية التابعة لمنظمة حلف شمال الأطلسي (الناتو) إلى الوزارة في نهاية الفترة الانتقالية التي يغطيها المشروع. وإن هذا المشروع، الذي بدأ في ديسمبر ٢٠٠٧، قد تم تمديده لغاية مارس ٢٠١١ وقد استكمل حالياً.

منجزات المشروع

تم توفير المساعدة الفنية في مجالات خدمات معلومات الطيران والاتصالات والملاحة والاستطلاع وعمليات المطارات وتكنولوجيا المعلومات والهندسة والأرصاد الجوية والإطفاء والإنقاذ ومراقبة الحركة الجوية وإتقان اللغة الانجليزية.

مراقبة السلامة الجوية

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

استمرّ المشروع في مساعدة وزارة النقل والطيران المدني في إجراء أنشطة مراقبة وتفتيش عمليات الطيران، بما في ذلك النشاطات التي تشمل مشغلي الخطوط الجوية ومنظمات الصيانة.

الأرجنتين

إنشاء الوكالة الوطنية الجديدة للطيران المدني (ANAC)

هدف المشروع

كان الهدف من خلال هذا المشروع، الذي تموله حكومة الأرجنتين، تحديث نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية التي توفر الهيكلية الأساسية للملاحة الجوية الوطنية والإقليمية. وكان المشروع يهدف إلى دعم سلامة واستدامة الطيران المدني. وقد تم تمديد هذا المشروع الذي بدأ في شهر سبتمبر ٢٠٠٧ حتى شهر يناير ٢٠١٤.

منجزات المشروع

تم تنفيذ نظام جديد لمركز مراقبة المنطقة وقد بدأت عملية شراء ١٤ مركبة لإطفاء الحريق. وقد شارك موظفو المشروع في عدد من دورات التدريب المعززة المرتبطة بتنفيذ نظم إدارة السلامة. وقد تم تحديث الإطار القانوني للطيران المدني. وتم إنشاء مجموعة عمل متعددة التخصصات فيما بين المنظمات لإعداد خطة عمل لتقييم الاحتياجات في المجالات المتعددة من الطيران المدني. وقد تم توقيع مذكرة تفاهم للتعاون والتنسيق ما بين المنظمات الوطنية والحكومية. وتم تحديد الاحتياجات لقانون يرفع البرنامج الوطني للسلامة وأعد مشروع قانون ذات الصلة.

دستور المجلس الجديد المعني بالتحقيق في حوادث الطيران المدني

هدف المشروع

الهدف من المشروع الذي تموله حكومة الأرجنتين هو تمكين إنشاء مجلس جديد للتحقيق في حوادث الطيران المدني الذي سينقل من القوى الجوية الأرجنتينية كهيئة مستقلة تابعة للأمانة العامة للنقل ووزارة التخطيط الاتحادي والاستثمار العام والخدمات. وسيدعم هذا المشروع أيضا المجلس الجديد في حصوله على الموارد البشرية واللوجيستية والتجهيزات والبنية الأساسية والنظم للنظم 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

تم توظيف ٥ متخصصين و ٥ موظفين إداريين وتم تدريب موظفين متخصصين.

مساعدة مقدمة من القوات الجوية الأرجنتينية إلى إدارة الطيران المدني

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

تم تحديث نظام تفتيش الرحلات ليشمل قدرات نظم الملاحة المنطقية والنظم العالمية للملاحة الجوية بالسواحل ثم شراء نظام محاكاة للرحلة ونظم الاتصالات وأجهزة كمبيوتر ومحطات الطقس ومنارات تحديد الموقع عند الطوارئ ونظم ميدان الطيران المتنقلة ونظام التصوير الجوي الرقمي مرتفع الوضوح، بالإضافة إلى حيازة قطع غيار وتوابع وأجهزة أخرى للصيانة.

جزر البهاما

مساعدة إدارة البهاما للطيران المدني في مجال إدارة السلامة

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الذي تموله حكومة البهاما هو مساعدة إدارة الطيران المدني في البهاما على إعداد البرنامج الوطني للسلامة. وقد بدأ هذا المشروع في شهر يونيو ٢٠١١ واستكمل في شهر سبتمبر ٢٠١١.

منجزات المشروع

سمح المشروع لإدارة البهاما بتطبيق مبادئ إدارة السلامة، مثل إدارة مخاطر السلامة وضمان السلامة لتنفيذها في أثناء اضطلاعها بمسؤولياتها في مجال سلامة الطيران، وقد سمح هذا المشروع أيضا للإدارة بأن تتفاعل بقدر أكبر من الكفاءة مع مقدمي الخدمات لحل الشواغل في مجال السلامة وتطبيق مبادئ إدارة السلامة في شتى هيئات الطيران المدني ضمن الدولة.

خدمة مشتريات الطيران المدني (CAPS)

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الذي تموله إدارة الطيران المدني في البهاما هو شراء التجهيزات لتعزيز سلطات الطيران. وهذا المشروع الذي بدأ في شهر أبريل ٢٠١٠ ولم يحدد له تاريخ للانتهاء من تنفيذه.

منجزات المشروع

قد أرسل خبير في مجال الرادارات إلى البهاما لمدة ٥ أيام بهدف تجميع المعلومات الفنية لشراء رادار جديد ولإعادة تأسيس الرادار وتأهيل الرادار الحالي في البهاما. وقد أعدت المواصفات الفنية، وأرسلت إلى إدارة الطيران المدني لاستعراضها والموافقة عليها.

بربادوس

مساعدة سلطة الطيران المدني

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الذي تموله سلطة الطيران المدني في بربادوس هو إرسال خبير في مجال التنظيم وإدارة سلطة الطيران المدني لتنفيذ عمليات استعراض تنظيمي وتقديم التوصيات بشأن التخطيط والتصميم التنظيميين. وقد استكمل هذا المشروع، الذي بدأ في شهر أبريل ٢٠١١، في شهر يونيو ٢٠١١.

منجزات المشروع

قدمت إلى سلطة الطيران المدني في بربادوس التوصيات بشأن التخطيط والتصميم التنظيميين.

بوليفيا

تطوير الطيران الوطني

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

في أثناء تنفيذ هذا المشروع تم توظيف وإدارة ١٢٢ موظفا متخصصا و ٧٢ موظفا في مجال الدعم الإداري الوطني، بالإضافة إلى تدريب حوالي ٢٠٠ مواطن في مجالات متعددة من تخصصات الطيران. وأدت المساعدة الخاصة بالسلامة المقدمة إلى المديرية العامة للطيران المدني من خلال فريق خبراء الايكو من تحديث الترخيص من الفئة الأولى لإدارة الطيران الاتحادي.

بوتسوانا

المساعدة على إنشاء سلطة للطيران المدني في بوتسوانا

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من حكومة بوتسوانا، إلى إنشاء بنية مستقلة فعالة وكفوءة للطيران المدني تلبي التطورات الديناميكية في قطاع الطيران، ومتطلبات التنمية الاجتماعية والاقتصادية في البلد مع النهوض بالتجارة والسياحة. وقد بدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٥ واستكمل في شهر مايو عام ٢٠١١.

منجزات المشروع

أنهى مدير سلامة الطيران مهمته في شهر مايو ٢٠١١. وقد تم ملء كل الوظائف في المفتشية لسلامة الطيران كما تم وصفها ضمن الهيكلية التنظيمية لسلطة الطيران المدني في بوتسوانا. واستكمل وضع ونشر الإرشادات لنظام إدارة السلامة لمقدمي الخدمات. وواصل المشروع تقديم التدريب في أثناء الخدمة لمفتشي سلامة الطيران.

الرأس الأخضر

قدرات مراقبة السلامة لخدمات الملاحة الجوية

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الذي تموله وكالة الطيران المدني للرأس الأخضر هو مساعدة الوكالة على تعزيز سلامة الطيران في الرأس الأخضر ومجالها الجوي عن طريق تنفيذ الإجراءات التصحيحية لتصويب الثغرات التي تم تحديدها في إطار برنامج الايكو العالمي لتدقيق السلامة الجوية، والذي تم تنفيذه في شهر سبتمبر ٢٠٠٩ في مجال خدمات الملاحة الجوية. وهذا المشروع الذي بدأ في شهر يناير ٢٠١١ وكان من المتوقع أن يدوم حوالي تسعة أشهر، قد استكمل في شهر أكتوبر ٢٠١١.

منجزات المشروع

تم استعراض مشروع التنظيمات والإجراءات المرتبطة بخدمات الملاحة الجوية والتي تغطي أحكام الملاحق الثالث والرابع والخامس والعاشر والحادي عشر والثاني عشر والخامس عشر، وتم تعديلهم حسب الاقتضاء. وقد أعد دليل خاص بمقتضى خدمات الملاحة الجوية. ونظمت ورشات عمل بشأن إدارة معلومات الطيران والنظم العالمية للملاحة بالأقمار الصناعية لصالح سلطة الطيران المدني وموظفي مقدمي خدمات الملاحة الجوية. وقد تم تنظيم ندوة بشأن البحث والإنقاذ. وأعدت الخطة الوطنية للرأس الأخضر في مجال البحث والإنقاذ ووافق عليها جميع الأعضاء العاملين في لجنة البحث والإنقاذ. وقدمت المساعدة لموظفي مقدمي خدمات الملاحة الجوية بشأن ترخيص خدمات معلومات الطيران ومسائل خاصة بقدرات خدمات الحركة الجوية بالإضافة إلى استحداث خدمات جديدة. وقامت سلطة الطيران المدني بتعيين موظفين فنيين جدد وقدمت لهم تدريباً في أثناء العمل.

الصين

برنامج التدريب المشترك بين الإيكاو والصين للبلدان النامية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الإدارة العامة لهيئة الطيران المدني الصينية، إلى قيام الإيكاو بتقديم المساعدة في إدارة برنامج لتدريب المشاركين من البلدان النامية. وتغطي المساعدة توزيع المعلومات للدول الأعضاء في الإيكاو، وإصدار خطابات المنح التدريبية وخطابات الرفض. وهذا المشروع الذي بدأ في شهر يناير عام ٢٠٠٩ وكان من المتوقع أن يدوم ثلاثة أعوام تقريباً تمّ تمديده إلى شهر ديسمبر ٢٠١٢.

منجزات المشروع

لم تنفذ أي نشاطات في عام ٢٠١١ في إطار هذا المشروع.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الممول من إدارة مطارات الصين (منطقة ماكاو الإدارية الخاصة) (ADA) إلى إسداء النصح إلى الإدارة في المجالين الفني والتشغيلي لتحديث واستبدال نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع العاملة في مطار ماكاو الدولي. وقد بدأ المشروع في شهر مارس ٢٠١٠ وكان من المتوقع أن يدوم تسعة أشهر تقريباً. ولكن تم تمديده إلى شهر مارس ٢٠١١ وقد استكمل الآن.

منجزات المشروع

تم تشغيل نظم الرادار ونظم الاتصالات ومعدات الملاحة الجوية، وتم توفير التدريب لاستخدام هذه النظم.

كوستاريكا**المخطط التوجيهي لمطار دانييل أوبيير 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 أوبيير 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 استكمل في ديسمبر ٢٠١٠ ولكن أعيد تفعيل هذا المشروع في عام ٢٠١١ لمدة ٦ أعوام.

منجزات المشروع

نظرا لإعادة تحديد أولويات الحكومة، كانت نشاطات التنفيذ في عام ٢٠١١ في الحدود الدنيا.

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

يهدف هذا المشروع الممول من المديرية العامة للطيران المدني إلى شراء تجهيزات لتعزيز سلطات الطيران. بدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٧ وتمّ تمديده إلى شهر ديسمبر ٢٠١٦.

منجزات المشروع

تم إبرام العقود لشراء نظم لمراقبة الاتصالات الصوتية (VCCS) وجسور لصعود الركاب إلى متن الطائرات ومركبتين رافعتين للركاب المعوقين.

كوبا

خدمات مشتريات الطيران المدني (CAPS)

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

نظرا لإعادة توجيه الأولويات للمؤسسة الكوبية للطيران المدني لم تنفذ أي نشاطات في عام ٢٠١١ في إطار هذا المشروع. وقد تم تعليق العمل فيه حتى إشعار آخر.

كوراساو (هولندا)

مساعدة التعاون الفني - المسح لحدود العلو الممكنة

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الممول من الشركة القابضة لمطارات كوراساو إلى إجراء تقييم لمخاطر السلامة على أساس منهجية الايكاو لإدارة السلامة وإجراء دراسة خاصة بالطيران لدراسة شؤون الطيران بهدف تعيين الحدود القصوى للعلو المسموح بها بالنسبة إلى المنطقة حول مطار كوراساو الدولي. تم إنجاز هذا المشروع الذي بدأ في شهر يوليو ٢٠١١ وكان من المتوقع أن يدوم شهرا واحدا.

منجزات المشروع

قد أرسلت بعثة لتقييم واستعراض الخطة الرئيسية للمطار وخطة تصميم المطار وخطط الطبوغرافية والمناطق المحيطة بمطار كوراساو الدولي، وذلك لتحديد مسافة المجال الجوي المطلوبة حول المطار للمحافظة على مساحة خالية من العوائق ولتعريف حدود العلو حول المطار المذكور.

الأكوادور

تعزيز قطاع الطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة الاكوادور وبرنامج الأمم المتحدة الإنمائي، إلى إعداد خطة وطنية للملاحة الجوية في إطار مخطط توجيهي لتنمية الطيران المدني، وتحديث نظام إدارة الحركة الجوية، وتقديم المشورة إلى الحكومة بشأن منح امتياز لتشغيل المطارات الحالية والجديدة في وغواياكيل وكيتو، وإعادة تصميم البنية التنظيمية للمديرية العامة للطيران المدني، وتحديث قدرات الموارد البشرية عن طريق تدريب الموظفين وتوسيع قدراتهم، إلى أقصى حد، للاضطلاع بمسؤولياتهم في مجال مراقبة السلامة. وقد تمّ تمديد هذا المشروع، الذي بدأ في سنة ١٩٩٨ وكان من المتوقع أن يدوم تسع سنوات، إلى شهر ديسمبر ٢٠١٢.

منجزات المشروع

تم شراء نظم المحطة ذات الفتحات الصغيرة جداً، بما في ذلك تسليم ست إرساليات من تجهيزات المحطات (VSAT)، وإتمام الاختبارات للموافقة على الموقع بصورة نهائية وبدء العمليات. وقد تم تجديد عقد صيانة التجهيزات لنظام التنبؤ العالمي للمنطقة لمدة سنة واحدة.

السلفادور

مساعدة التعاون الفني - تقييم بنية المطار الأساسية الحالية

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من اللجنة التنفيذية المستقلة هو تقييم البنية الأساسية والتجهيزات الحالية لمطار السلفادور الدولي فيما يتعلق بالملاحة الجوية وتوفير التوصيات الأولية لتحسين التجهيزات والتسهيلات والخدمات وحيازتها واستبدالها عند الاقتضاء، وإعداد تحديث للخطة الرئيسية لمعالجة المتطلبات والاحتياجات المستقبلية. بالإضافة إلى ذلك، المشروع على إعداد وتعريف الصلاحيات لمشروع الايكافو للتعاون الفني الذي سيضطلع بتنفيذ الإجراءات الموصى بها الناتجة عن التقييم الأولي المذكور. وأنجز هذا المشروع الذي بدأ في شهر سبتمبر ٢٠١١ وكان من المتوقع أن يدوم شهراً واحداً.

منجزات المشروع

تم توفير التوصيات لاعتماد الإجراءات الفورية وتحديد النشاطات على المدى المتوسط، بما في ذلك حيازة واستبدال التجهيزات، وتحديث الخطة الرئيسية لمطار السلفادور الدولي.

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 ٢٠١٢.

منجزات المشروع

تم تنفيذ نظام مراقبة السلامة الجوية وآلية للمراقبة والاستطلاع. وأنجز ١٨ استعراضا لصلاحية الطائرات للطيران، وأعدت جميع الملفات الخاصة بصلاحية الطائرات للطيران المرتبطة بالطائرات المعاد ترخيصها. وتم تجديد ترخيص منظمة صيانة طائرات المشغل الجوي حامل العلم، وتم التحقق من صلاحية تسع منظمات أجنبية لصيانة الطائرات. وتم ترخيص منظمة إدارة استمرار صلاحية طائرات المشغل الجوي حامل العلم، وتم التأكيد على صلاحية ست منظمات أجنبية لإدارة استمرار صلاحية الطائرات. وقد أعدت لوائح الطيران المدني لغينيا الاستوائية وهي رهن الموافقة. وقد أنجز في مجال صلاحية الطائرات للطيران ما يوازي ١ ٢٢٠ ساعة عمل للفرد في إطار عمليات التدقيق والتفتيش. وفي مجال العمليات تم انجاز ما يوازي ١٦٠ ساعة عمل للفرد في مجال عمليات التدقيق والتفتيش.

غابون**تعزيز نظام المراقبة التنظيمية للطيران في الوكالة الوطنية للطيران المدني****هدف المشروع**

يهدف هذا المشروع، الممول من غابون، إلى تقديم مساعدة تشغيلية إلى الحكومة لمعالجة ثغرات السلامة المكتشفة من خلال تدقيق النظم الشاملة الذي أجرته الايكاو في مايو ٢٠٠٧. ونفذ المشروع على مرحلتين: أولا، اتخذت إجراءات تصحيحية للتخفيف من شواغل

السلامة. وخلال المرحلة الثانية، تم تعزيز هيئة الطيران المدني لأداء مهمة مراقبة السلامة في مجال إجازة العاملين والصلاحية للطيران وعمليات الطيران. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في شهر نوفمبر ٢٠٠٨ في شهر أبريل ٢٠١١.

منجزات المشروع

تم تحديث خطة الإجراءات التصحيحية للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وتم إعداد أو تحديث مجموعة من اللوائح التي تغطي أساسا إجازة العاملين وصلاحية الطائرات للطيران وعمليات الطيران واعتمدها غابون. وقد ساعد المشروع أيضا الوكالة الوطنية للطيران المدني في الإعداد لاجتماع لجنة السلامة الجوية التابع للمفوضية الأوروبية والمشاركة فيه. وقد تم إعداد وتنفيذ نماذج وقوائم مرجعية جديدة بالنسبة للمفتشين، والنماذج والقوائم الخاصة بقطاع الصناعة لتقديم الطلبات والاعتمادات واستعراض الوثائق. وواصل المشروع تنفيذ خطة التدريب التي تم إعدادها لمفتشية سلامة الطيران إما عن طريق التدريب في أثناء العمل وإما عن طريق تنظيم الدورات خارج البلاد. وقد استحدثت مكتبة للطيران وتسجلت الوكالة الوطنية للاشتراك في الوثائق الرئيسية في مجال الطيران.

اليونان

تعزيز القدرات في مجال مراقبة السلامة

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الممول من حكومة اليونان، إلى تعزيز قدرات سلطة الطيران المدني اليونانية لتوفير خدمات طيران تتسم بالسلامة والكفاءة والجدوى الاقتصادية ولتنظيم مهام سلامة الرحلات ولضمان اتساقها وتوافقها مع القواعد القياسية والتوصيات الصادرة عن الايكاو. وقد بدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٠ وقد تم تمديده إلى ما بعد ٢٠١١.

منجزات المشروع

يوفر هذا المشروع دعما لسلطة 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 ثلاثة مفتشين لعمليات الطيران وثلاثة مفتشين لصلاحية الطائرات للطيران ومستشار واحد في مجال إجازة العاملين.

غرينادا

مساعدة التعاون الفني - مسح لحدود العلو الممكنة

هدف المشروع

كانت أهداف هذا المشروع الممول من حكومة غرينادا هي تقييم مخاطر السلامة على أساس منهجية الايكالو لإدارة السلامة وإجراء دراسة في مجال الطيران لتعيين الحدود القصوى للعلو المسموح به للمنطقة حول مطار موريس الدولي. وهذا المشروع، الذي بدأ في شهر مايو ٢٠١١، والذي كان متوقع أن يدوم شهرا واحدا، قد استكمل.

منجزات المشروع

قد أرسلت بعثة لتقييم واستعراض الخطة الرئيسية للمطار وخطة تصميم المطار وخطط الطبوغرافية والمناطق المحيطة بمطار كوراساو الدولي، وذلك لتحديد مسافة المجال الجوي المطلوبة حول المطار للمحافظة على مساحة خالية من العوائق ولتعريف حدود العلو حول المطار المذكور.

غواتيمالا

التحديث المتكامل لنظام المطارات الوطني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة غواتيمالا، إلى المساعدة في تخطيط وتحديث منشآت وخدمات المطارات في مطارات كوبان وإسكيبولاس وويويتينانغو وبويرتو باريوس وكينثالتينانغو وريبالوليو المحلية، وفقا للقواعد والتوصيات الدولية المطبقة. وقد تمّ تمديد هذا المشروع، الذي بدأ في عام ٢٠٠٥، حتى ديسمبر ٢٠١٢.

منجزات المشروع

تم تركيب نظام احتياطي ونظام مولد للطاقة متوسط لمحطة الركاب النهائية في مطار لا اورورا الدولي، مما أدى إلى تقليص تكلفة خدمات الطاقة الكهربائية. بالإضافة إلى ذلك، تم شراء نظام لمناولة الأمتعة بصورة تلقائية. وأعيد وضع نماذج لمبنى سلطة الطيران المدني، مما حسن من البنية الأساسية للمبنى والخدمات والتجهيزات الحالية.

هايتي

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

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

تمّت الموافقة على الصلاحيات المقدمة إلى الحكومة من أجل القيام بمهمة التقييم. ووفّرت هذه الصلاحيات الشروط الفنية للحصول على منحة طوارئ من البنك الدولي بشأن تصليح نطاقين إذاعيين لجميع الاتجاهات ذات تردد عال جداً وتحديث النظم ذات التردد العالي جداً وتجديد الرصيف واستبدال نظام أنوار الاقتراب وتدريب مراقبي الحركة الجوية.

الهند

إعداد وتحديث مطار إنديرا غاندي الدولي، نيودلهي

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من الشركة المحدودة المسؤولية لمطار دلهي الدولي (DIAL)، إلى مساعدة الشركة (DIAL) في الاستعراض الفني للتصميم ولتشبيد وتركيب التجهيزات الخاصة بمنطقة التحركات المراقبة، بالتركيز أساساً على استعراض مستوى الامتثال للقواعد القياسية والتوصيات الصادرة عن الايكاو. وأنجز المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٨، في عام ٢٠١١.

منجزات المشروع

قدم خبير في مجال تنبؤ الحركة الجوية دراسة عن التنبؤات للحركة الجوية في منطقة نيودلهي. وتم تقديم دراسة لتحسين منطقة تحركات المراقبة في مطار نيودلهي بهدف الاستخدام الأمثل للمدارج ولقدرة المجال الجوي، وذلك باستخدام المدارج الثلاثة جميعها بأمن وكفاءة.

إنشاء سلطة لمراقبة السلامة لخدمات الملاحة الجوية

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع الممول من المديرية العامة للطيران المدني في الهند هو توفير المساعدة إلى المديرية لإنشاء والتشغيل الفعال لمديرية الخاصة بخدمات الملاحة الجوية 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 عملية التدقيق التابعة لبرنامج الايكاو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة. وتم تمديد هذا البرنامج الذي بدأ في شهر أكتوبر ٢٠١٠ وكان متوقع أن يدوم ١٢ شهرا، لغاية ٢٠١٢.

منجزات المشروع

قُدمت مشاريع تقارير إلى المديرية العامة للطيران المدني لاستعراضها والتعليق عليها. ومازال خبير الاتصالات والملاحة والطيران متواجدا في الهند لاستكمال مهام التدريب في أثناء العمل.

مخطط توجيهي وتقرير مشروع مفصل ومراجعة تصاميم أولية لمطار نايفي ممباي الدولي (NMIA)

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

أرسل فريق خبراء الايكافو إلى الميدان، واقترح إلى شركة ماهاراشترا CIDCO إجراء مزيد من الاستعراض للتصميم المفصل لمطار ناميا ممباي الدولي.

التدريب على نظام إدارة السلامة لسلطة مطار ممباي الدولي (MIAL)

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من سلطة مطار ممباي الدولي، هو تنظيم دورة تدريبية للسلطة بخصوص إدارة السلامة للمطارات. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠١١.

منجزات المشروع

حضر الدورة التدريبية لنظام إدارة السلامة ٣٦ مديرا رفيع المستوى من سلطة مطار ممباي الدولي، ومن المديرية العامة للطيران المدني في الهند ومن سلطة مطارات الهند ومن مطار بنجالوري الدولي.

النتيئة بالحركة للمطارات في إقليم العاصمة الوطني

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الممول من سلطة المطارات في الهند، هو تقديم إلى حكومة الهند ووزارة الطيران المدني وسلطة مطارات الهند، القدرة على التنبؤ بالحركة في مطارات إقليم العاصمة الوطني للسنوات العشرين المقبلة. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠١١ وكان من المتوقع أن يدوم ستة أسابيع.

منجزات المشروع

قدمت إلى سلطة مطارات الهند نتائج الدراسة ومشروع التقرير الخاص بالمحطة النهائية.

خارطة الطريق لتطوير خدمات الطيران العام والهليكوبتر والطائرات المائية

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع هو توفير خارطة طريق إلى وزارة الطيران المدني والمدير العام للطيران المدني وسلطة المطارات في الهند لتطوير خدمات الطيران العام وطائرات الهليكوبتر والطائرات المائية للسنوات الخمس والعشرين المقبلة. وقد بدأ هذا المشروع في شهر نوفمبر ٢٠١١ ومن المتوقع أن يدوم مدة ٤ أشهر.

منجزات المشروع

قد تم تشكيل فريق خاص بالمشروع يتضمن أربعة خبراء دوليين وأربعة مهنيين فنيين وطنيين.

برنامج تدريب البلدان النامية التابع للإيكاو والهند

هدف المشروع

يهدف من هذا المشروع، الذي تمّوله سلطة المطارات الهندية (AAI)، إلى قيام الإيكاو بتقديم المساعدة في إدارة البرنامج لتدريب المشاركين من البلدان النامية المختارين من كلية الطيران في الهند في نيودلهي. وتشمل المساعدة توزيع المعلومات ذات الصلة على الدول الأعضاء في الإيكاو، وإصدار كتب الزمالة وكتب الرفض. وبدأ هذا المشروع في أكتوبر ٢٠٠٨، وكان من المتوقع أن يدوم مدة ثلاثة سنوات، ولكن تم تمديده لغاية شهر ديسمبر ٢٠١٢.

منجزات المشروع

باشرت الإيكاو في توظيف خبير في إدارة عمليات المطار وخبير آخر في إدارة الشحن في المطار لدعم سلطة المطارات في الهند في تطوير وتوفير دورتين تنظمهما الكلية. وقد تم منح ١٢ زمالة في مجال إدارة الشحن في المطارات وإدارة العمليات في المطارات.

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، فضلا عن المواد الإرشادية الصادرة عن الإيكاو والنهج الاستباقي لسلامة الطيران في الخطة العالمية للسلامة الجوية وتقليل حوادث الطائرات. وبدأ المشروع في عام ٢٠٠٩ على أن يستمر لمدة ثلاث سنوات.

منجزات المشروع

تمّ تدريب ستة مفتشين جدد لسلامة مقصورة الركاب وتوفير دورات لحوالي ٤٢ موظفا في مجموعة متنوعة من المواضيع ذات الصلة بالسلامة. كما تمّ توفير تدريب في أثناء العمل لحوالي ٣١ موظفا. وقامت شركة بوينج بتنظيم ورشة عمل لإدارة موارد الطاقم وسلامة الطيران على صعيد كبير وحضر هذه الورشة حوالي ٣٠٠ من أعضاء الطواقم والإداريين

والموظفين الحكوميين. وتم تحديث ٢٦ لائحة وتعليمات الموظفين وقوائم مراجعة واللوائح ذات الصلة بسلامة الطيران المدني للمديرية العامة للطيران المدني الخاصة، وذلك بهدف الامتثال لأحكام الملاحق الأول والسادس والثامن. وجرت معالجة الوثائق التي تتعلق بالشواغل المرتبطة بالسلامة، مع التشديد على الإشراف على مراقبة الاستطلاع والإجراءات التصحيحية والتدريب. وتم تنفيذ التدريب في أثناء العمل بالتزامن مع عملية التفتيش المتعمقة الشاملة لأربعة ناقلين جويين رئيسيين مما أدى إلى إستنتاجات كبيرة. واتخذت إجراءات تصحيحية لمتابعة جميع النتائج الرئيسية. وساعد موظفو المشروع المديرية العامة للطيران المدني في التنسيق والاستعداد لاجتماع لجنة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي والذي انعقد بواسطة الفيديو مما أدى إلى النجاح في رفع الحظر عن أربعة ناقلين جويين للشحن وشطب أسمائهم من قائمة الاتحاد الأوروبي لحظر التحليق فوق الأقاليم الأوروبية.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الممول من المديرية العامة للطيران المدني، إلى مساعدة المديرية في إنشاء فريق التحويل في مجال الطيران المدني من أجل إدارة وتنفيذ بشكل فعال خطة العمل الاستراتيجية للطيران المدني. وتقدم الخطة خارطة طريق لتعزيز قدرات اندونيسيا في مجال السلامة الجوية والأمن للتوصل إلى المستوى الذي يتناسب مع المتطلبات الدولية والوطنية. وبدأ المشروع في يونيو ٢٠٠٩ وكان متوقعا أن يستمر سنتين، ولكن تم تمديده إلى شهر أكتوبر ٢٠١٢.

منجزات المشروع

تم العمل على مواصلة تنفيذ البرنامج الوطني لسلامة الطيران ونظام إدارة السلامة لجميع مقدمي خدمات الطيران. وأنشئ مكتب للايكاف ضمن المديرية العامة للطيران المدني لكي يكون بمثابة نقطة الاتصال الوحيدة لجميع مراسلات الايكاف وكتب المنظمة. وقد أعدت ونفذت إجراءات لإبلاغ الايكاف بتقارير ارتطام الطيور بالطائرات وفقا للقواعد القياسية والتوصيات الموصى بها.

مساعدة وكالة التعليم والتدريب في إعداد التدريب في مجال نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية في المؤسسة الاندونيسية للطيران المدني في كوروغ باندونيسيا

هدف المشروع

يهدف المشروع الذي تموله وكالة التعليم والتدريب التي أعيد تسميتها الآن فأصبحت فرع تنمية الموارد البشرية في وكالة النقل إلى تقييم جميع الجوانب المحيطة بالتدريب الذي يوفره المعهد في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية وخدمات معلومات الطيران، وإدارة النوعية وتقديم اقتراح بتطوير وتحسين وتحديث برنامج التدريب

من خلال مرحلة ثانية لمشروع الايكاو لتعزيز المؤسسي، وذلك بهدف تمكين المعهد من توفير التدريب الفعال والكفاء للطلاب الوطنيين والدوليين في مجالات التخصص المذكورة. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في شهر فبراير ٢٠١١ وكان من المتوقع أن يدوم لمدة شهر واحد.

منجزات المشروع

قام مستشار الايكاو للتدريب في مجال نظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع وإدارة الحركة الجوية بتقييم لوائح التدريب على هذه النظم والسياسة ذات الصلة والهيكلية التنظيمية ومؤهلات المدربين ومراقبة النوعية وأدلة التدريب والمناهج الأساسية ولوائح التشغيل ومرافق التدريب والمواد المرجعية وإعداد الاختبارات وإدارة النظم والمختبرات وأجهزة المحاكاة وورش العمل والتدريب في أثناء العمل والترخيص الدولي والاعتراف بشهادات هذا المعهد. وتم إعداد تقرير بالنتائج والتوصيات لتعزيز المؤسسي، بما في ذلك تقديم اقتراح للمرحلة الثانية من المشروع الخاص بنظم CNS/ATM.

تقديم المساعدة إلى وكالة التعليم والتدريب في إعداد التدريب على صيانة الطائرات في مؤسسة الطيران المدني الاندونيسية، في كوروغ، اندونيسيا

هدف المشروع

الهدف من المشروع، الذي تموله وكالة التعليم والتدريب التي أعيد تسميتها الآن فأصبحت فرع تنمية الموارد البشرية في وكالة النقل لتقييم جميع الجوانب المحيطة بالتدريب الذي يوفره المعهد في مجالات صيانة الطائرات، كما يهدف إلى تقديم الاقتراح لتطوير وتحسين وتحديث برنامج التدريب من خلال المرحلة الثانية لمشروع الايكاو لتعزيز المؤسسي بهدف تمكين المعهد من توفير التدريب الفعال والكفاء للطلاب الوطنيين والدوليين في مجالات التخصص المذكورة. وبقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في شهر فبراير ٢٠١١ وكان من المتوقع أن يدوم شهرا واحدا.

منجزات المشروع

قام مستشار الايكاو للتدريب في مجال صيانة الطائرات بتقييم لوائح التدريب على هذه النظم والسياسة ذات الصلة والهيكلية التنظيمية ومؤهلات المدربين ومراقبة النوعية وأدلة التدريب والمناهج الأساسية ولوائح التشغيل، ومرافق التدريب والمواد المرجعية، وإعداد الاختبارات وإدارة النظم والمختبرات، وأجهزة المحاكاة، وورش العمل والتدريب في أثناء العمل والترخيص الدولي والاعتراف بشهادات هذا المعهد. وتم إعداد تقرير بالنتائج والتوصيات لتعزيز المؤسسي، بما في ذلك تقديم اقتراح للمرحلة الثانية من مشروع تنظيم التدريب على صيانة الطائرات.

لبنان

إعادة تشغيل مركز سلامة الطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الممول من الحكومة اللبنانية إلى إعادة تشغيل مركز سلامة الطيران المدني (CASC). وسيعالج هذا المشروع مباشرة المسائل المرتبطة بتطوير الموارد البشرية ونقل التكنولوجيا إلى لبنان، وبدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٢ وتم تمديده لغاية شهر ديسمبر ٢٠١٢.

منجزات المشروع

واصلت الايكاو توفير الدعم الإداري. وتقدمت الأعمال التي أنجزتها السلطات الجديدة للطيران المدني في إعادة تقييم الاحتياجات الخاصة بمواصلة توزيع الخبراء الدوليين وتطوير النشاطات الخاصة بالمشتريات.

تعزيز قطاع الطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الممول من الحكومة اللبنانية إلى تعزيز قدرات مراقبة السلامة الجوية لمديرية سلامة الطيران، وتعزيز سلامة وكفاءة مطار بيروت الدولي، وتحديث لوائح مراقبة السلامة الجوية والإجراءات والأدلة وضمان امتثالها للأحكام الدولية، بالإضافة إلى إعادة تشغيل مركز سلامة الطيران المدني. وبدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٢ وتم تمديده لغاية شهر أبريل ٢٠١٢.

منجزات المشروع

واصلت الايكاو توفير الدعم الإداري. وتقدمت الأعمال التي أنجزتها السلطات الجديدة للطيران المدني في إعادة تقييم الاحتياجات الخاصة بمواصلة توزيع الخبراء الدوليين وتطوير النشاطات الخاصة بالمشتريات.

المكسيك

دورة بشأن ترخيص المطارات

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

بعد التنسيق مع السلطات المكسيكية، تم الاتفاق على تأجيل نشاطات المشروع، وذلك نظرا للافتقار إلى التمويل من جانب المديرية العامة للطيران المدني. وقد تم، على هذا الأساس، اتخاذ قرار بإقفال هذا المشروع.

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 الايكاو 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 للترخيص والمراقبة. وبدأ المشروع في عام ٢٠٠٩، وتم تمديده إلى عام ٢٠١٢.

منجزات المشروع

اكتملت المسودة الأولى لقانون الطيران الأساسي المحدث الذي أدرج لاحقا في العملية التشريعية. وقد اكتملت عملية تحديث اللوائح الناميبية للطيران المدني والقواعد القياسية الفنية

للطيران المدني. وتم تحقيق تقدم ملحوظ في مجال تنفيذ خطة الإجراءات التصحيحية للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وأعدت خطة استطلاع شاملة ونفذت طوال السنة. وواصل الخبراء التابعون للمشروع تقديم التدريب في أثناء العمل، ومنحت الزمالات إلى المواطنين النامبيين. وواصل فريق مراقبي الحركة الجوية التدريب على نظام الاستطلاع بالرادار. وأزيلت ناميبيا من قائمة مجلس الايكاو لاستعراض نتائج التدقيق.

نيبال

إطلاق برنامج تدريب في أكاديمية الطيران المدني النيبالية

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الممول من هيئة الطيران المدني في نيبال (CAAN)، إطلاق برنامج تدريب في أكاديمية الطيران المدني النيبالية من خلال إنشاء وحدة مركزية لإعداد الدورات وإنجاز برنامج تدريب قياسي (STP) واحد على الأقل وتكييف برنامج تدريب قياسي واحد على الأقل مستمد من مجموعة البرامج المتقاسمة التابعة لبرنامج تدريب الدولي. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في أكتوبر ٢٠١٠ وكان من المتوقع أن يستغرق تسعة أشهر.

منجزات المشروع

أنشئت وحدة تطوير دورات التدريب بصورة دائمة ضمن كلية الطيران المدني (CDU)، وتم إعداد إجراءات قياسية لبرنامج تدريب. وتم استيراد برنامج تدريب قياسي (STP) بشأن تكنولوجيا الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية لمديري خدمات الملاحة الجوية، وتم تكييفه بواسطة مجموعة التقاسم الدولية لبرنامج التدريب.

عمان

تطوير قطاع الطيران المدني وتقديم الدعم الفني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة عُمان، إلى توفير دعم مستمر للمديرية العامة للطيران المدني والأرصاد الجوية في المسائل المتعلقة بمراقبة الحركة الجوية، وهندسة المطارات، وعمليات الطيران وصلاحيات الطائرات للطيران، والإسهام في تطوير وكالة تنظيمية فعالة، مع التشجيع على إنشاء نظام نقل جوي مأمون وقابل للاستمرار من الناحية الاقتصادية. وقد تمّ تمديد هذا المشروع الذي بدأ في سنة ١٩٩٣، وكان من المتوقع أن يدوم ثماني سنوات، لغاية شهر ديسمبر ٢٠١٢.

منجزات المشروع

واصل مفتشان لعمليات الطيران تقديم المساعدة إلى موظفي المساعدة التشغيلية التابعين للمشروع، وساهم في تحسين مهام المراقبة الجوية في تنفيذ عمليات التدقيق وعمليات التفتيش. ويتم حالياً العمل على تطوير اللوائح والإجراءات الخاصة بالطيران المدني، وفقاً للقواعد والتوصيات الدولية الصادرة عن الإيكاو.

دراسة بشأن أسطح حدود العوائق**هدف المشروع**

الهدف من المشروع الممول من حكومة عمان هو توفير "دراسة بشأن أسطح حدود العوائق واستخدام الأراضي حول المطارات في عمان" من خلال اتفاق لخدمات مشتركة للطيران المدني. وإن هذا المشروع الذي بدأ في شهر نوفمبر تشرين الثاني ٢٠١٠ لمدة شهرين، قد تم تمديده لغاية عام ٢٠١٢.

منجزات المشروع

قد تم توفير المرحلة الأولى من الدراسة المعنية بأسطح حدود العوائق وتم تدريب الموظفين الإداريين والفنيين من سلطة الطيران المدني.

باكستان

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

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

وقعت العقود لنظم نظام رادار أولي وثانوي كامل وثلاثة أجهزة دوبلر ذات نطاق راديو لجميع الاتجاهات بتردد عال جداً VHF / جهاز لقياس المسافة (DVOR/DME) ونظامين للهبوط الآلي / أجهزة القياس عن بعد (ILS/DME). تم إجراء طرح العطاءات لشراء نظام كامل للرادار الأولي والثانوي. وأرسل التقييم الفني لهيئة الطيران المدني في باكستان.

بنما

التعزيز التشغيلي والفني لسلطة الطيران المدني لجمهورية بنما

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

تم تركيب المحطة الختامية ذات الفتحات الصغيرة جدا في مركز مراقبة الحركة الجوية في بلباوا، بما في ذلك برمجيات خدمات الأرصاد الجوية للطيران وخدمات معلومات الطيران والوصلة بالشبكة اتصالات الطيران الثابتة. وفي مطار روبكانتو، تم تركيب تجهيزات تقليدية لنطاق تردد عالي جدا شامل لكل الاتجاهات/وتجهيزات قياس المسافة. وأستكمل تركيب نظام تلفزيون الحلقة المغلقة في مطار ألونسو فالديراما. وتم شراء التجهيزات ونظم الاتصالات المطلوبة لتعزيز الأداء في العديد من المطارات والمرافق التابعة لسلطة الطيران المدني، بما في ذلك نظام الإحصائيات للمديرية العامة للنقل الجوي التابعة لسلطة الطيران المدني، وقد تم حيازة أجهزة جديدة للراديو لتشغيل والاستخدام في إطار نظام محاكاة الرحلات وخمسة برامج تعليمية للتدريب المتواصل وترخيص الكفاءات للعاملين في مجال أمن الطيران. وقد حصل ١٧٢ فنيا ومتخصصا على التدريب في مجالات الملاحة والاقتراب بالرادار والعمليات الجوية وسلامة الطيران.

تعزيز مطار توكومين الدولي في بنما

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله مطار توكومين الدولي، إلى مساعدة حكومة بنما على تحديث تجهيزات هذا المطار، بما في ذلك إدارة المشاريع الرامية إلى توسيع المطار وشراء المعدات الضرورية لتشغيله، وضمان تشغيل العمليات في هذا المطار، طبقا لقواعد وتوصيات الايكاو الدولية. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ٢٠٠٣، وأعيد إطلاق العمل فيه، وتم تمديده لغاية عام ٢٠١٢.

منجزات المشروع

استكملت عملية شراء ١٢ جسرا جديدا لصعود الركاب إلى الطائرات بالإضافة إلى تحديث نظام المناولة التلقائية للوفاء بجميع مستويات الأمن. وحصل موظفو مطار توكومين الدولي على التدريب في العديد من المواضيع المرتبطة بالطيران، وقد تم توفير ١٠ ندوات دولية بشأن عدد من المواضيع المرتبطة بإدارة المطارات. تم توفير نظام لتحديد العتبة وإنارة الجزء الأخير من نهاية المدرج وعتبة المدرج، مع نظام إنارة لعمليات الاقتراب، ونظام مؤشر لنظام الاقتراب الدقيق بالإضافة إلى تجهيزات لإضاءة المدارج والتجهيزات والخدمات ذات الصلة. وقد أعد فريق الايكاو يضم خبراء دوليين خطة رئيسة للمطار وخطة أعمال ذات الصلة.

بيرو

تحديث إدارة الحركة الجوية

هدف المشروع

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

منجزات المشروع

أنجزت المرحلة الثانية لتدريب الموظفين المشاركين في تشغيل وصيانة الأجهزة والنظم. وقد أجريت المرحلة الختامية لاختبار الموافقة المؤقتة للموقع لثمانية مواقع للرادار ولموقع إذاعة الاستطلاع التابع للتقائي ADS-B وللمبنى الجديد لمركز مراقبة المنطقة الذي أدمج مع برج مراقبة الحركة الجوية ولجهاز محاكاة الرادار.

تأهيل مطار كاخامارا لتشغيل المطار مدة ٢٤ ساعة في اليوم

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله شركة المناجم في ياناكوتشا من خلال حكومة بيرو، إلى مساعدة شركة البيروفية لمطارات والطيران التجاري في حيازة التجهيزات وتدريب العاملين الفنيين، وقد بدأ هذا المشروع في شهر أكتوبر ٢٠١١ ومن المتوقع أن يدوم ستة أشهر.

منجزات المشروع

تم تنفيذ عملية طرح العطاءات وتقييم العروض لشراء وتركيب نظام منارة المطار ونظام الاتصالات ونظام للرصد التلقائي للطقس مع نطاق بصري على المدرج ونظام للكشف عن قص الرياح لرفع مستوى تشغيل المطار حتى يصبح عاملاً مدة ٢٤ ساعة في اليوم.

الفلبين

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله سلطة الطيران المدني للفلبين، إلى تحسين سلامة الطيران عن طريق تعزيز قدرة سلطة الطيران المدني في مجال مراقبة السلامة من خلال ما يلي: تحديث الأنظمة والإجراءات وتعزيز توافر عدد المفتشين والمقيمين المدربين المؤهلين، وتعزيز السلطة التنظيمية واستقلاليتها لتحقيق مراقبة للسلامة الجوية تتسم بالكفاءة وتشمل المشغلين الجويين ومنظمات صيانة الطائرات والمطارات وخدمات الحركة الجوية، مع تعزيز تنظيمات وإجراءات السلامة، وتطبيق مبادئ الخطة العالمية للسلامة الجوية الصادرة عن الايكاو. وقد بدأ هذا المشروع في مايو ٢٠٠٨، وجرى تمديده حتى يونيو ٢٠١٢.

منجزات المشروع

واصل فريق مشروع الايكاو توجيه الجهود الآيلة إلى تسوية الاستنتاجات الصادرة عن برنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة في عام ٢٠٠٩. وقدم الخبراء في مجال المساعدة التشغيلية مصفوفة للمؤهلات كقاعدة لتقييم مستوى امتثال العاملين في مجال مراقبة السلامة الذين يعملون في مجال صلاحية الطائرات للطيران وعمليات الطيران ومنظمات التدريب المعتمدة. وقد تم إعداد خطة للتدريب الجديد أو المتكرر. وتم توظيف متخصصين فنيين وطنيين وتم تدريبهم خلال المشروع وأوشك البعض منهم على الانضمام إلى سلطة الطيران المدني في الفلبين في وظائف مجال الإدارة وفي المفتشية مع مواصلة عملهم للمراقبة الجوية في قطاع الصناعة. وواصلت السلطة الحفاظ على قوى عاملة مؤهلة وذات خبرة في قسم تفتيش عمليات الطيران من خلال التعاقد مع طياري تفتيش متقاعدين كان يعملون لحساب شركات الطيران. وقُدمت المساعدة إلى سلطة الطيران المدني للفلبين في معالجة شروط مراقبة السلامة الصادرة عن إدارة الطيران الاتحادية ولجنة السلامة الجوية التابعة للاتحاد الأوروبي التي فرضت حظراً على جميع مشغلي الفلبينيين الذين منعوا من التحليق فوق الأراضي الأوروبية. وتم التوصل إلى اتفاقات مؤقتة مع المعاهد الخاصة ومنظمات صيانة الطائرات لتوفير تسهيلات للامتحانات لاختبار المؤهلات في المرافق المجهزة بشكل كامل حتى تستفيد منها السلطة. ونجح المشروع في تنفيذ عملية تحويل الوثائق فأدى ذلك إلى

تحويل ٣,٣ مليون وثيقة إلى وثائق رقمية وتصنيفها ووضعها في فهارس، وأصبحت متوفرة رقمياً، وذلك لكي يستفيد منها المنتفعون مع حصولهم المسبق على الترخيص المناسب. وقام فريق المشروع بإعداد وتقديم خطة عمل بشأن كيفية تقديم شواغل الايكاء البارزة في مجال السلامة الجوية واستعادة الفئة الأولى وفق تصنيف هيئة الطيران الاتحادية مع بلوغ الاستدامة.

اتفاقية خدمات 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، الذي تموله سلطة مطار ماکتان- سيبو الدولي، هو شراء العديد من نظم مدارج المطارات والملاحة الجوية بغية مساعدة السلطة في التحسين العام لنظام سلامة الطيران لديها. وقد بدأ هذا المشروع في أبريل ٢٠١٠، ومن المتوقع أن يدوم ١٥ شهراً، وتم تمديده لغاية ٢٠١٢.

منجزات المشروع

تم تسليم وتركيب النظام الثاني الخاص بأجهزة (ILS/DME) بعد المعايرة والاختبار، تم تنفيذ الاختبار للموافقة التجريبية المؤقتة في الموقع (PSAT)، ونفذت الاختبارات في أثناء الرحلة. وتم إرسال الإجراءات الخاصة باختبارات الموافقة التجريبية في الموقع إلى سلطة مطار ماکتان- سيبو الدولي لكي تستعرضها السلطة وتعلق عليها، وقام المتعاقد بتوفير التدريب في أثناء العمل.

قطر

تطوير المطار

هدف المشروع

كان هذا المشروع، الممول من حكومة قطر، يهدف إلى مساعدة هيئة الطيران المدني على تطوير وبناء مطار الدوحة الدولي الجديد (NDIA) الذي سيكون مستقلاً تماماً عن المطار الحالي. وكانت مساعدة الايكاء تقوم على توفير الخبرة في مجال هندسة المطارات والعمل كممثل عن هيئة الطيران المدني حيال المقاولين والاستشاريين. وقد مدّد هذا المشروع الذي بدأ في عام ٢٠٠٣ وكانت مدته المتوقعة خمسة أعوام حتى يونيو ٢٠١١ وهو قد انتهى الآن.

منجزات المشروع

تمت مساعدة اللجنة التوجيهية للمطار في استعراض المفاهيم والتصاميم المقترحة لجميع المنشآت من المنظور الفني والإداري.

استعراض الخطة التوجيهية للمطار الدولي لمدينة الفضاء

هدف المشروع

كان هذا المشروع، الممول من المؤسسة القطرية، يهدف إلى توفير الخدمات الاستشارية لاستعراض الخطة التوجيهية والتقرير المفصل بشأن التصميم الخاص بمطار مدينة الفضاء في قطر، لضمان مطابقته للمواصفات الواردة في القواعد والتوصيات والإجراءات والمواد الإرشادية الصادرة عن الايكاو. وقد بدأ هذا المشروع في نوفمبر ٢٠١٠ وكانت مدته المتوقعة سنتان وهو قد انتهى الآن.

منجزات المشروع

قدم فريق متعدد التخصصات تعليقات على الخطة التوجيهية والتقرير المفصل بشأن التصميم الخاص بمطار مدينة الفضاء في قطر ورفع تقريره النهائي على أساس التعليقات المتلقاة.

جمهورية كوريا

برنامج التدريب للبلدان النامية المشترك بين الايكاو وجمهورية كوريا

هدف المشروع

الهدف من هذا المشروع، الذي تموله حكومة جمهورية كوريا، هو تقديم الايكاو للمساعدة إلى سلطة سلامة الطيران المدني (CASA) ومركز كوريا للتدريب على الطيران المدني (KCATC) على إدارة برنامج لتدريب المشاركين من البلدان النامية الذين يختارهم مركز التدريب. وتشمل المساعدة توزيع المعلومات على الدول الأعضاء في الايكاو، وإصدار رسائل تقديم المنح ورسائل الرفض. وبدأ هذا المشروع في يوليو ٢٠٠٧، ومُدد حتى ديسمبر ٢٠١٢.

منجزات المشروع

أصدرت الايكاو إلى المشاركين من ٥١ دولة نامية ٢٠٢ منحة للمشاركة في دورات تدريب نفذت في مركز KCATC وفي أكاديمية الطيران التابعة لمؤسسة مطار إتشيون الدولي (IIAC) في مجالات صيانة نظام دوبلر بنطاق تردد عالي جدا شامل لكل الاتجاهات، والنظام العالمي للملاحة بالأقمار الصناعية، وعمليات المطارات، وأمن الطيران، ومراقبة الاقتراب الرادارية، والملحق ١٤ - المطارات، وسياسة الملاحة الجوية، والمفاهيم الرادارية، وعمليات محطات المطارات، وصيانة نظم الهبوط الآلي، وسياسة الطيران الخاصة بطيران الأعمال.

المملكة العربية السعودية

الهيئة العامة للطيران المدني

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله المملكة العربية السعودية، إلى 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 للنظراء السعوديين المؤهلين. وقد بدأ هذا المشروع في عام ١٩٩٧ وكانت مدته الأصلية ستة أعوام وجرى تمديده حتى نهاية شهر يونيو ٢٠١٢.

منجزات المشروع

عمل على هذا المشروع أربعة خبراء دوليين في عام ٢٠١١ حيث وفروا الخدمات الاستشارية لمدراء المشاريع ولنظرائهم السعوديين. وقد شملت أنشطة المشروع عمليات تفتيش للناقلين والمشغلين الجويين ومراقبة سلامة محطات الصيانة المرخصة من جانب الهيئة العامة للطيران المدني. وقد قدم خبراء التدريب التابعون للإيكاو والمدربون الوطنيون لموظفي الهيئة العامة للطيران المدني دورات تدريب شاملة في مجالات الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية CNS/ATM، ودورات استخدام المعدات الرادارية وغير الرادارية والتدريب في أجهزة محاكاة الطيران. وتم توفير الخبرات أيضا في إعداد وتنفيذ برنامج لتحسين التقدم المهني التخصصي لتطوير قدرات خدمات الإطفاء والإنقاذ في المستقبل. وبنتيجة هذه الجهود التدريبية المتواصلة، نجحت الهيئة العامة للطيران المدني في تعيين مواطنين سعوديين مؤهلين في وظائف إضافية. وجرى توفير المشورة الفنية في مجال هندسة المطارات للمساعدة في استعراض المشاريع الحالية والمقبلة.

سنغافورة

تنفيذ برنامج التدريب المشترك بين سنغافورة والإيكاو لموظفي الطيران من الدول النامية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله هيئة الطيران المدني في سنغافورة (CAAS)، إلى قيام الإيكاو بتقديم مساعدة في إدارة برنامج لتدريب المشاركين من البلدان النامية الذين اختارهم أكاديمية سنغافورة للطيران. وتشمل المساعدة توزيع المعلومات على الدول الأعضاء في الإيكاو وإصدار رسائل المنح ورسائل رفض تقديم المنح. وقد بدأ هذا المشروع في أبريل ٢٠٠١ وكانت مدته المتوقعة ثلاثة أعوام ومُدد حتى نهاية عام ٢٠١٢.

منجزات المشروع

أختير ٨١ مشتركاً من ٣٩ بلداً نامياً للاشتراك في ١١ دورة في مجالات عمليات وإدارة محطات المطارات، وإدارة الأزمات في مجال أمن الطيران، وإدارة الطيران المدني، ونظم الاتصالات والملاحة والاستطلاع/إدارة الحركة الجوية، والقانون الجوي الدولي: المفاهيم والتطبيقات، وإدارة حالات الطوارئ، وبرنامج الدولة في مجال السلامة، والهندسة الخاصة بمفتشي مراقبة السلامة، وعمليات الطيران والصيانة، ومدراء مراقبة السلامة.

تقييم المخاطر الناشئة عن الأحياء البرية والتدريب عليها

هدف المشروع

كان هذا المشروع، الذي تموله مجموعة مطار شانغي (CAG)، يهدف إلى إجراء تقييم لخطر الأحياء البرية، وتوفير تدريب للمجموعة يهدف إلى إقامة برنامج فعال لإدارة خطر الأحياء البرية في مطار شانغي الدولي. وقد أنجز هذا المشروع الذي بدأ في نوفمبر ٢٠١٠ وكان من المتوقع أن يدوم تسعة أشهر.

منجزات المشروع

أجرى خبير في إدارة الأحياء البرية تابع للايكافو تقييماً لمخاطر الأحياء البرية على الطائرات، وتقييماً للأحياء البرية الخطرة بحسب الأنواع والفصول، ووصفاً لعوامل جذب الأحياء البرية في المطار وبالقرب منه، وأوصى باستخدام أجهزة وإجراءات لمعالجة المخاطر، بما في ذلك المراقبة الناشطة وإدارة الموئل، بالإضافة إلى طرق لمعالجة المسائل خارج المطار. وجرى عرض لمسائل التطبيق وتم التقدم باثنتي عشرة توصية. وتلى تقييم المخاطر تقديم دورات تدريب مفصلة على مراقبة الأحياء البرية والسيطرة عليها في مطار شانغي الدولي.

الصومال

سلطة الطيران المدني المؤقتة للصومال (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 الايكافو للبت في شؤون الطيران المدني في الصومال. والهدف من هذا المشروع توفير المساعدة، تحت إشراف مدير

إدارة التعاون الفني للإيكافو، في تشغيل وصيانة المنشآت والمعدات والخدمات الأساسية لعمليات النقل الجوي الدولي. ويشمل ذلك تسهيل الرحلات الإنسانية ورحلات الإغاثة والرحلات الداخلية في إقليم مقديشيو لمعلومات الطيران، قدر الإمكان، وذلك من أجل الوفاء بالمتطلبات الفورية للسلامة الجوية، وللمساعدة على إعادة تأهيل وتطوير الهياكل الأساسية للطيران حيث أمكن، شريطة أن تكون هذه الأنشطة ممولة من مصادر أخرى بخلاف رسوم الملاحة الجوية. والهدف أيضا هو التخطيط والبرمجة ووضع النواة الأساسية لإنشاء هيكل إداري فعال للطيران المدني للحكومة الصومالية مستقبلا. وقد بدأ هذا المشروع في سنة ١٩٩٦ وجرى تمديده في الأساس إلى نهاية سنة ٢٠٠٦. ونظرا لاستمرار عدم الاستقرار تم تمديد هذا المشروع حتى نهاية ٢٠١٢.

منجزات المشروع

واصل هذا المشروع أنشطة إدارة وتنظيم شؤون السلطة المؤقتة للطيران المدني في الصومال بالتنسيق مع مدير الإيكافو الإقليمي في مكتب أفريقيا الشرقية والجنوبية. واصلت سلطة الطيران المدني الانتقالية في الصومال تقديم خدمات معلومات الطيران، بما في ذلك خدمات المعلومات الملاحية واتصالات الطيران والأرصدة الجوية بدون انقطاع إلى الرحلات التي تحلق في المجال الجوي الصومالي من مكتب المشروع في نيروبي. وواصل المشروع أيضا توفير خدمات معلومات الطيران للمطار وعمليات الإنقاذ والإطفاء، وخدمات الشرطة الأرضية في مطارات هرجيسة وبربريرة وبوساسو. ويشغل المشروع أيضا محطة لاتصالات الطيران في مطار غارو ومكتب لتقديم خدمات معلومات الطيران في مطار هرجيسة. وفيما يتعلق بتنمية الموارد البشرية، قدم المشروع سبع منح في العديد من مجالات الطيران المدني وكان ممثلا في ندوتين دوليتين وفي ورش عمل. وساعدت السلطة برنامج الأمم المتحدة الإنمائي في تقييم وترخيص الأعمال المدنية في مطار هرجيسة. واضطلع المشروع بمهمة في مقديشيو بالتعاون مع مكتب الأمم المتحدة لدعم بعثة الاتحاد الإفريقي في الصومال لتقييم العمليات في مطار مقديشيو ومقابلة مرشحين للمشاركة في التدريب في ميادين الطيران المختلفة. وأجريت دراسة فنية وتحليل للثغرات لتقييم عمليات المشروع والوضع في الصومال لأغراض نقل المشروع إلى السلطات الصومالية.

السودان

بناء قدرات هيئة الطيران المدني في السودان

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة السودان، إلى تطوير العناصر المؤسسية وتقديم الخبرة والمشورة إلى هيئة الطيران المدني في السودان (SCAA)، ومساعدة الهيئة على تحقيق خططها بشأن إحراز المزيد من التقدم، وتقديم المعونة إلى الهيئة في تحديث هيكلتها. وسيكون الهدف النهائي تحسين سلامة الهيئة وقدرتها التشغيلية ومساعدة الهيئة على إعداد هيكلية متطورة لطيران مدني يمتاز بالكفاءة. وقد بدأ هذا المشروع في أغسطس ٢٠١١ لمدة أولية هي ١٢ شهرا.

منجزات المشروع

تم إرسال خبراء دوليين لتقديم المشورة إلى هيئة الطيران المدني في السودان لضمان امتثالها لاتفاقيات الطيران الدولية وللقواعد والتوصيات الصادرة عن الايكاو وللمواد الإرشادية ذات الصلة. وجرى إيفاد فريق من خمسة خبراء تابعين للايكاو وفروا الخبرة المطلوبة لتطوير وتحديث خدمات إدارة الحركة الجوية، والقدرات في مجال مراقبة سلامة عمليات الطيران، ومنهجيات إجازة العاملين التي ينبغي اعتمادها. وعمل الخبراء مع موظفي الهيئة المتفرجين لتدريبهم وتطوير قدراتهم في إدارة ومراقبة قطاعات الطيران الأساسية.

توفير خدمات الإدارة والدعم الفني

هدف المشروع

كان الهدف من هذا المشروع، الذي مولته العملية المختلطة للاتحاد الإفريقي والأمم المتحدة في دارفور (UNAMID)، توفير الخبرة في هندسة المطارات وإدارة المشاريع لدعم العملية المختلطة في تنفيذ وتطبيق مشاريع إعادة تأهيل ميادين الطيران. وقد بدأ هذا المشروع في ديسمبر ٢٠١٠ وأُنجز في نوفمبر ٢٠١١.

منجزات المشروع

ساعد أحد مهندسي المطارات العملية المختلطة وهيئة الطيران المدني في السودان في إعداد المواصفات الفنية، وبيان الأعمال وطلب العروض، وعمليات التفتيش الميدانية للمتعاقدين المحتملين، وعمليات التقييم الفنية للعروض، وعملية منح العقود، والإشراف على المواقع، ومراقبة عمليات ضبط النوعية التي يقوم بها المتعاقدون، ومراجعة فواتير المتعاقدين، وقبول الأعمال المنجزة وإعطاء شهادة بشأنها. وقد أجريت عمليات المراقبة الميدانية من أجل إعادة تأهيل ثلاثة مطارات لرصد تركيب نظم إنارة الميدان الجوي، وأجهزة دوبلر بنطاق تردد عالي جدا شامل لكل الاتجاهات لقياس المسافات ونظم الهبوط الآلي في ثلاثة مطارات عاملة.

توفير خدمات الدعم الفني

هدف المشروع

كان هذا المشروع الذي مولته بعثة الأمم المتحدة في السودان (UNMIS) يهدف إلى تقديم الدعم للبعثة في برنامجها الخاص بإعادة التأهيل وأعمال بناء في أربعة مطارات، وفي تحسين خدمات الملاحة الجوية، بالإضافة إلى وضع خطة تدريب للمراقبين الجويين. وقد بدأ المشروع في مايو ٢٠١٠ وكانت مدته المتوقعة ١٢ شهرا وأُنجز في يوليو ٢٠١١.

منجزات المشروع

تم وضع مواصفات فنية للمسح الطبوغرافي والاختبارات الجيولوجية والمخبرية وبناء الساحة الترابية والأسمنتية لوقوف الطائرات في مطار جوبا. ووضعت مواصفات فنية

لرصف الأسفلتي في مطاري الخرطوم والعيبد. وأعدت إستراتيجية طيران عالجت على وجه الخصوص متطلبات هيئة الطيران المدني في السودان بشأن بناء وتمديد المدارج وساحات وقوف الطائرات، والمساعدة في مشاريع الاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية (CNS/ATM) التي تنفذها الهيئة، وتقييم القوة الحالية لخدمات مراقبة الحركة الجوية بالإضافة إلى مستلزماتها مستقبلاً. وتم وضع منهجيات لتحليل تقييم مخاطر الاتصالات والملاحة والمراقبة/إدارة الحركة الجوية وتخفيفها بهدف تحسين شروط سلامة الطيران في مختلف أنحاء السودان.

تايلند

خطط توجيهية منقحة لمطاري سوفارنابومي ودونموانغ الدوليين

هدف المشروع

كان هذا المشروع، الممول من الشركة العامة لمطارات تايلند المحدودة، يهدف إلى مساعدة الشركة في عملية صنع القرار بشأن أدوار مطاري دونموانغ وسوفارنابومي مستقبلاً على المدى الطويل وسياسة المطار الوحيد مقابل سياسة المطارين بالنسبة إلى بانكوك، مما يكمل نتائج دراسة العمليات المزدوجة لمنطقة بانكوك الكبرى التي أنجزت في أبريل ٢٠١٠. وقد بدأ المشروع في أبريل ٢٠١٠ وأنجز في مارس ٢٠١١.

منجزات المشروع

بالاستناد إلى نتائج دراسة المطار الواحد، رفعت توصيات إلى الشركة العامة لمطارات تايلند بشأن الخيارات الأكثر ملاءمة لأدوار مطاري دونموانغ وسوفارنابومي مستقبلاً على المدى الطويل.

البرنامج التدريبي للدول النامية المشترك بين الايكاو وتايلند

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله المركز التايلندي للتدريب على الطيران المدني (CATC)، إلى تقديم الايكاو المساعدة على إدارة برنامج لتدريب المشاركين من البلدان النامية الذين يختارهم معهد التدريب. وتشمل المساعدة توزيع المعلومات على الدول الأعضاء في الايكاو، وإصدار رسائل المنح ورسائل رفض تقديم هذه المنح. وقد بدأ هذا المشروع في ٢٠٠٩ وتم تمديده حتى نهاية ٢٠١٢.

منجزات المشروع

اختير ١٩٢ شخصا من ٢٣ بلدا ناميا للمشاركة في ثماني دورات في مجالات إتقان اللغة الإنجليزية الخاصة بالطيران بالنسبة لمن يجري المقابلات وعمليات التقييم، وإدارة البضائع الخطرة، والعوامل البشرية للموظفين التشغيليين، وتدريب المدربين، والملاحة القائمة على الأداء، ونظم إدارة السلامة.

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 وفقا للقواعد القياسية الصادرة عن الايكاو ولأنظمة الطيران في أمريكا اللاتينية، بالإضافة إلى تحديث خدمات الحركة الجوية. وقد بدأ المشروع في عام ٢٠٠٩ وكانت مدته الأساسية أربعة أعوام.

منجزات المشروع

ساعد موظفو المشروع مديرية الطيران المدني والهياكل الأساسية (DINACIA) في توظيف مهندسين وطنيين لمجالات هامة كالتفتيش، والاستشارة القانونية الدولية، وضمان النوعية، وتكنولوجيا المعلوماتية. وتلقى موظفو المديرية التدريب على إجازة العاملين، والعمليات، وصلاحيات الطائرات للطيران، والملاحة الجوية، وأمن الطيران، والتسهيلات، والمسائل القانونية، ونظم إدارة السلامة. وقد تمت جميع عمليات التفتيش الخاصة بالعمليات وصلاحيات الطائرات للطيران التي أجرتها المديرية في عام ٢٠١١ عبر المشروع. وجرى وضع عدد كبير من لوائح الطيران في أوروغواي في مجالات مثل المطارات، والتحقق في الحوادث، والأرصاد الجوية لأغراض الطيران، والبحث والإنقاذ. ويجري وضع المزيد من اللوائح أو موافقتها مع ملاحق اتفاقية شيكاغو ولوائح الطيران في أمريكا اللاتينية. وتم شراء نظام اتصالات كامل ونظام رادار.

خدمة مشتريات الطيران المدني (CAPS)

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله مديرية الطيران المدني والهياكل الأساسية، إلى شراء أجهزة لتعزيز سلطات الطيران. وقد بدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٥ ومدد حتى نهاية ديسمبر ٢٠١٢.

منجزات المشروع

جرى التوقيع على عقد لشراء سيارتي إطفاء.

فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)

تحديث المطارات ومراقبة الحركة الجوية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله حكومة جمهورية فنزويلا البوليفارية، إلى مساعدة المعهد الوطني للطيران المدني على تحديث مراقبة الحركة الجوية وخدمات المطارات، بهدف ضمان سلامة وتطور الطيران المدني في فنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية). وبدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٤ وجرى تمديده إلى نهاية ٢٠١٢.

منجزات المشروع

اكتمل بناء برج مراقبة وتم توفير أجهزة ولوازم إضافية.

المشاريع المشتركة بين البلدان والمشاريع المشتركة بين الأقاليم

إقليم أفريقيا

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تمّوله الدول الأعضاء في مجموعة اتفاق بنجول (جمهورية الرأس الأخضر وغامبيا وغانا وغينيا وليبيريا ونيجيريا وسيراليون) بدعم عيني ومالي من البنك الإفريقي للتنمية وشركة بوينغ ووكالة السلامة الجوية الأوروبية وإدارة الطيران الاتحادية الأمريكية وصندوق التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية (IFFAS) إلى 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 أُقيمت منظّمة BAGASOO التي أنشأت هيكلًا مؤسسيًا لمشروع COSCAP-BAG الذي انتهى في يوليو ٢٠١٠ تحت رعاية مجموعة اتفاق بنجول، بناءً على الاتفاق الذي وقّعه الوزراء المسؤولون عن الطيران المدني في الدول الأعضاء في المجموعة. وقد بدأ المشروع في يوليو ٢٠١٠ وكانت مدّته الأولى سنة واحدة ومدد حتى نهاية عام ٢٠١٢.

منجزات المشروع

أنشئ الموقع الشبكي لمنظّمة مراقبة السلامة الجوية التابعة لمجموعة اتفاق بنجول (BAGASOO) وهو عامل بالكامل. وتم الشروع بإعداد قواعد بيانات إقليمية أو سجلات للطائرات والطائرات الأجنبية المؤجرة وحملة شهادات المشغلين الجويين ومؤسسات الصيانة المعتمدة ومؤسسات التدريب على الطيران وجرى ملء قواعد البيانات. وأقيمت ترتيبات تعاون مع وكالات مثل إدارة الطيران الاتحادية الأمريكية ووكالة السلامة الجوية الأوروبية لتشجيع المساعدة الفنية في مجال التدريب لصالح المفتشين الوطنيين والصناعة في إقليم مجموعة اتفاق بنجول. وأفادت الدول الأعضاء في المجموعة من التدريب على تقييم سلامة الطائرات الأجنبية. وخلال مهمات فنية، تم تقديم توصيات إلى سيراليون لمعالجة الثغرات المتعلقة بقدرة الدولة في الإشراف على السلامة، وجرى استعراض أنظمة المطارات وكتيب مفتشي المطارات في نيجيريا وتحديثها واستعراض المواد الإرشادية المتعلقة بالمطارات.

مساعدة سلطات الطيران المدني في أفريقيا ومدغشقر (AAMAC) على إنشاء هيئة لمراقبة السلامة الدولية

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تمّوله سلطات الطيران المدني في أفريقيا ومدغشقر (AAMAC) (المكونة من الدول الأعضاء في وكالة سلامة الملاحة الجوية في أفريقيا ومدغشقر، ألا

وهي بنن وبوركينا فاسو وكوت ديفوار والكاميرون وجزر القمر والكونغو وجمهورية أفريقيا الوسطى وتشاد وغينيا الاستوائية وغابون وغينيا بيساو ومدغشقر ومالي وموريتانيا والنيجر والسنغال وتوغو)، إلى المساعدة في انتقال سلطات الطيران من إطارها التعاوني الحالي لتصبح منظمة دولية ستساعد الدول الأعضاء فيها على أداء وظائفها في مجال مراقبة السلامة. وقد بدأ المشروع في سبتمبر ٢٠١٠ وكانت مدته المتوقعة ١٢ شهرا ومدد حتى نهاية ٢٠١٢.

منجزات المشروع

تم توظيف رئيس للفريق العامل على المشروع. وأعد مشروع معاهدة لإنشاء المنظمة وقدم إلى الدول الأعضاء. وقدمت النسخة المنقحة من المعاهدة إلى مجلس الوزراء وتمت الموافقة عليها. وبوشر في صياغة أدلة بشأن المسائل الإدارية والفنية.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله صندوق الأمم المتحدة المركزي لمكافحة الإنفلونزا، بمساهمات عينية من منظمة الصحة العالمية وهيئة الطيران المدني في سنغافورة وغيرها من الدول والمنظمات الدولية، من خلال ترتيبات تعاونية بين الدول المشاركة وإداراتها (أنغولا والرأس الأخضر وتشاد وكوت ديفوار وجمهورية الكونغو الديمقراطية وغابون وغامبيا وكينيا وليسوتو ومالي وموزمبيق ونيجيريا وجنوب أفريقيا وجمهورية تنزانيا المتحدة وتوغو وزامبيا وزيمبابوي)، إلى خفض خطر نشر المسافرين جوا للأمراض السارية مثل الإنفلونزا التي يحتمل أن تتسبب وباء. ويقدم المشروع المساعدة إلى الدول لتمكينها من الامتثال للقواعد والتوصيات ذات الصلة الصادرة عن الايكاف 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 بدأ المشروع في مارس ٢٠٠٨ ومدد حتى نهاية عام ٢٠١٢.

منجزات المشروع

عقدت حلقة عمل في باماكو لمد الدول بالأدوات اللازمة لإعداد الخطط والإجراءات لمعالجة حالات الطوارئ المتعلقة بالصحة العامة والتي تؤثر على قطاع الطيران. وعقد الاجتماع التنسيقي العالمي الثاني للترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي في أبوجا، بالتوازي مع الاجتماع الثاني للجنة التوجيهية. وتم تقديم التدريب للمستشارين الفنيين للقيام بزيارات المساعدة للدول والمطارات في ظل المشروع،

وجرت زيارات إلى مطارات أبيدجان وباماكو وماسيرو ونيروبي وأبوجا الدولية. وخلال العام، انضم إلى المشروع أنغولا وغابون وغامبيا وليسوتو ومالي وموزمبيق وجمهورية تنزانيا المتحدة وتوغو وزامبيا وزيمبابوي. وتدل هذه الزيادة في المشاركة والاجتماعات وزيارات المساعدة وغيرها من أنشطة الدعوة على زيادة الوعي لدى الدول فيما يتعلق بواجباتها في ظل اتفاقية الطيران المدني الدولي.

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

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الدول الأعضاء في الاتحاد الاقتصادي والنقدي لغرب أفريقيا (UEMOA) (بنن وبوركينا فاسو وكوت ديفوار وغينيا بيساو ومالي والنيجر والسنغال وتوغو) وموريتانيا ويحظى بمساهمات مالية وعينية من البنك الإفريقي للتنمية وشركة بوينغ ووكالة السلامة الجوية الأوروبية والمفوضية الأوروبية ووكالة التعاون الفرنسية والصندوق المالي الدولي للسلامة الجوية، إلى 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 بدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٤ وكانت مدته المتوقعة ثلاثة أعوام ومدد حتى نهاية عام ٢٠١٢.

منجزات المشروع

تمت زيادة عدد الموظفين في المشروع ليشمل مقتشاً إضافياً لعمليات الطيران. وتم تحديث سلسلة من مشاريع أنظمة فنية مشتركة تغطي ملاحق الايكاو ١ و ٢ و ٣ و ٤ و ٥ و ٦ و ٧ و ٨ و ١٢ و ١٣ و ١٤ و ١٥ و ١٨ بالإضافة إلى دليل للمفتشين وقدمت إلى لجنة الاتحاد للمباشرة في عملية الاعتماد. وأجريت مهمات مساعدة في الدول الأعضاء في الاتحاد من أجل تطبيق خطط إجراءاتها التصحيحية إثر عمليات التدقيق التي جرت ضمن إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية التابع للإيكاو. وشارك المشروع أيضاً في مهمات مساعدة أجرتها وكالة السلامة الجوية الأوروبية وفي المساعدة المقدمة ضمن إطار خطة التفتيش التعاوني في إقليم أفريقيا والمحيط الهندي. وعقد الاجتماع السابع للجنة التوجيهية. وشارك موظفو المشروع في ندوات وحلقات عمل للجنة الاستشارة المعنية بممارسات التحسين ومنندى التعاون الدولي بشأن مشغلي البلدان الأخرى الذي عقدته وكالة السلامة الجوية الأوروبية ومؤتمر سلامة الطيران الدولي الأمريكي/الأوروبي واجتماع اللجنة الإفريقية للطيران المدني التحضيري لندوة الايكاو بشأن المنظمات الإقليمية لمراقبة السلامة الجوية والجزء الثاني من تقييم السلامة الأوروبي للتدريب على تفتيش الطائرات الأجنبية. وتلقى المدربون الوطنيون التدريب في مجالات صلاحية الطائرات للطيران والمطارات.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله 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 ووكالة التعاون الفرنسية وصندوق التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية (IFFAS) ووزارة النقل الكندية، إلى تعزيز سلامة عمليات النقل الجوي، وتسهيل إيجاد نهج يتسم بالاتساق لتبادل الخبرات الفنية المشتركة، وزيادة المعارف والمؤهلات الفنية للمفتشين الوطنيين، من خلال تقديم التدريب في قاعات الدرس وأثناء العمل، وتنفيذ مهام ترخيص ومراقبة المشغلين الجويين الإقليميين بالنيابة عن هيئات الطيران المدني، التي تعتبر قدرتها الرقابية محدودة في الوقت الراهن، وإنشاء برنامج لتفتيش المطارات يؤدي إلى إقامة منظمة لسلامة الطيران بين الدول الأعضاء. وقد تمت الموافقة على هذا المشروع في سنة ٢٠٠٥ ولكنه بدأ فقط في عام ٢٠٠٨ بسبب عدم الاستقرار السياسي والقيود على السفر إلى انجamina التي اختيرت كمقر للمشروع وكان من المتوقع أن يستمر ٣٦ شهرا. وتم تمديد المشروع حتى نهاية عام ٢٠١٢.

منجزات المشروع

عزز فريق المشروع من خلال توظيف خبير في سلامة المطارات والترخيص ومفتش إقليمي ثانٍ لعمليات الطيران. وتم استعراض وإقرار مشروع مدونة الطيران المدني الخاصة بالجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا من جانب الفريق العامل المعني بسلامة الطيران. وجرى استعراض وإقرار ١٤ نصا تنظيميا تغطي الملاحق ١، و٦-أولا، و٦-ثالثا، و٨، و١٤ من جانب الفريق العامل المعني بسلامة الطيران، ووافقت عليها اللجنة التوجيهية وأحالتها إلى لجنة الجماعة الاقتصادية لاعتمادها. وبمساعدة اللجنة الاستشارية المعنية بممارسات التطعيم التابعة للإيكاو - برنامج أفريقيا والمحيط الهندي، أنجزت دراسة بشأن تنظيم وتشغيل وكالة مراقبة السلامة الإقليمية ورفعت الوثائق القانونية ذات الصلة الخاصة بإنشائها إلى لجنة الجماعة الاقتصادية لاعتمادها. وقُدّم تدريب على تقييم سلامة المشغلين الجويين الأجانب لمفتشين وطنيين وإقليميين بمساعدة من وكالة السلامة الجوية الأوروبية. وأرسلت بعثات مساعدة إلى كل دولة عضو في الجماعة الاقتصادية والنقدية لوسط أفريقيا وسان تومي وبرينسيبي.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي تموله الدول الأعضاء في الجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي (SADC) (أنغولا وبوتسوانا وجمهورية الكونغو الديمقراطية وليسوتو ومدغشقر ومالاوي وموريشيوس وموزامبيق وناميبيا وسيشيل وجنوب أفريقيا وسوازيلند وجمهورية تنزانيا المتحدة، وزامبيا وزيمبابوي)، بمساهمة مالية وعينية من وكالة السلامة الجوية الأوروبية وإدارة الطيران الاتحادية وصندوق التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية (IFAS)، إلى إنشاء منظمة تعاونية إقليمية شبه دائمة أو دائمة يشار إليها بمنظمة السلامة الجوية التابعة للجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي (SASO) وتسد إليها ولاية الاضطلاع بمهام الترخيص والمراقبة، بشكل كامل أو جزئي حسب الضرورة، بالنيابة عن الدول الأعضاء في الجماعة الإنمائية وإنشاء مركز تدريبي للموارد في هذه المجالات. وقد بدأ هذا المشروع في أبريل ٢٠٠٨ ومُدد حتى نهاية عام ٢٠١٢.

منجزات المشروع

تم توظيف مفتشين إقليميين لسلامة الطيران. وأقر وزراء الجماعة الإنمائية المسؤولون عن النقل والأرصاد الجوية مشروع نموذج قانون وأنظمة الطيران المدني التي تشكل الأدوات الرئيسية في مجال المواءمة التنظيمية التي تستخدمها الدول الأعضاء في الجماعة، بالإضافة إلى مشروع ميثاق ينشئ الهيكل القانوني والمؤسسي لمنظمة السلامة الجوية التابعة للجماعة الإنمائية للجنوب الأفريقي. وأرسلت بعثة مساعدة فنية إلى زامبيا لمدة أسبوعين وأجريت مهمة تدريب دامت ثلاثة أسابيع في جنوب أفريقيا للمساعدة على توفير التدريب في مجالي الترخيص والمراقبة لمفتشي عمليات الطيران الوطنيين في الدول الأعضاء في الجماعة الذين هم بحاجة إلى التدريب الذي تقدمه الايكاو في مجال عمليات تفتيش السلامة التابعة للحكومة.

إقليم الأمريكتين

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تموله حكومات الأرجنتين وبوليفيا (دولة بوليفيا المتعددة القوميات) والبرازيل وشيلي وباناما وباراغواي وبيرو وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية) إلى وضع وتنفيذ مبادرات خطة الملاحة الجوية العالمية 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 بدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٧ وكانت مدته المتوقعة خمسة أعوام.

منجزات المشروع

استمرت أنشطة المشروع مع وضع خطط عمل تهدف إلى تطبيق الملاحة القائمة على الأداء أثناء الطريق وفي المناطق النهائية والاقتراب؛ وإدارة تدفق الحركة الجوية؛ وتحسين القدرات في مجال الاتصالات والملاحة والاستطلاع؛ والترابط على مستوى إدارة الحركة الجوية الآلية في مراكز مراقبة المناطق؛ والترابط على مستوى نظام معالجة رسائل خدمات الحركة الجوية. وقد أنجز تنفيذ النسخة الأولى من شبكة مسارات خدمات الحركة الجوية وبدأ إعداد النسخة الثانية من شبكة مسارات خدمات الحركة الجوية. ووضعت خطة طوارئ لمعالجة الرماد البركاني بالإضافة إلى مبادئ توجيهية لدراسات الطيران في ميدان المطارات. وأطلقت أنشطة تهدف إلى تنفيذ نظام لإدارة الجودة خاص بخدمات الأرصاد الجوية. ودعم المشروع عقد اجتماعين للمجموعة المعنية بالتنفيذ في أمريكا الجنوبية ومول تقديم سبعة برامج تدريب متعلقة بالمواضيع المذكورة أعلاه، بالإضافة إلى حساب سعة المطارات وقطاعات مراقبة الحركة الجوية، بمشاركة ٣٣٢ اختصاصياً من ١٤ دولة.

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 خطة الملاحة الجوية الإقليمية - وثيقة تطبيق التسهيلات والخدمات لإقليم الكاريبي وأمريكا الجنوبية. وقد بدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠٣ وكانت مدته المتوقعة خمسة أعوام ومُدّ حتى ديسمبر ٢٠١٤.

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 السلكية واللاسلكية ضمن الإقليم وفقا لأرفع معايير الجودة والتوفر، وفي المساعدة على تنفيذ خدمات جديدة. وأنجزت ست عمليات متعلقة بالنواحي اللوجستية، بما في ذلك شحن قطع غيار إلى الدول الأعضاء، وتنسيق عمليات التصليح مع المصنعين، وشراء قطع الغيار الإضافية الضرورية. ونفذت خدمات جديدة، بما في ذلك تبادل بيانات الرادار والطيران بين مراكز مراقبة المناطق (الأرجنتين والأوروغواي والبرازيل وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية))، والترابط التشغيلي بين نظم معالجة الرسائل الآلية (بيرو وكولومبيا وجورج تاون وباراماريبو)، والترابط عبر الشبكة الرقمية لأمريكا الجنوبية بين خدمات الحركة الجوية الصوتية وخدمات شبكة اتصالات الطيران السلكية واللاسلكية الثابتة الخاصة بتحسينات الرابط الصوتي لخدمة الحركة الجوية الصوتية "Mejoras al Enlace de Voz ATS/Improvements to ATS Voice Link" (MEVA II) (كاراكاس وبوغوتا). ونظمت ندوة/حلقة عمل بشأن التكنولوجيات الجديدة في السواتل والشبكات الأرضية شارك فيها ٣٤ مواطنا من ١١ دولة عضو و٧ منظمات دولية. وقدمت ثماني منح. وصيغت دراسة لتنفيذ شبكة إقليمية جديدة (REDDIG II) ومواصفاتها الفنية.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع، الذي يموله صندوق الأمم المتحدة المركزي لمكافحة الإنفلونزا بمساهمات عينية من منظمة الصحة العالمية وهيئة الطيران المدني في سنغافورة وغيرها من الدول والمنظمات الدولية، عبر الترتيبات التعاونية بين الدول المشاركة (الأرجنتين والبهاما وبربادوس وبليز وبوليفيا (دولة بوليفيا المتعددة القوميات) والبرازيل وكندا وشيلي وكولومبيا وكوستا ريكا وكوبا والجمهورية الدومينيكية وإكوادور والسلفادور وغواتيمالا وغيانا وهايتي وهندوراس وجامايكا والمكسيك ونيكاراغوا وبنما وبيرو وسورينام وترينيداد وتوباغو والولايات المتحدة وأوروغواي وفنزويلا (جمهورية فنزويلا البوليفارية)) وإدارات الطيران المدني لديها وسلطات الصحة العامة، إلى خفض خطر نشر المسافرين جوا للأمراض السارية مثل الإنفلونزا التي يحتمل أن تتسبب وباء. ويقدم المشروع المساعدة إلى الدول لتمكينها من الامتثال للقواعد والتوصيات ذات الصلة الصادرة عن الإيكاف 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 بدأ المشروع في ديسمبر ٢٠٠٨ ومدد حتى نهاية ديسمبر ٢٠١٢.

منجزات المشروع

عقد الاجتماع الثالث للفريق الإقليمي لطب الطيران والصحة العامة والاجتماع الثالث للجنة التوجيهية للترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي في الأمريكتين والمندى الإقليمي للتخطيط والاستعداد لحالات الطوارئ الصحية وأجري تدريب للمستشارين الفنيين بالاشتراك مع منظمة الصحة للبلدان الأمريكية في مايو ٢٠١١. وأحرز تقدم في تنفيذ برنامج عمل الترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي في الأمريكتين. وجرى توفير التدريب في مكان العمل للمستشارين الفنيين للقيام بزيارات المساعدة إلى الدول أو المطارات، وتمت زيارات إلى بوليفيا (دولة بوليفيا المتعددة القوميات) والبرازيل وكوبا وكوستا ريكا وغيانا وسورينام وهندوراس ونيكاراغوا. وانضمت بليز وإكوادور وغيانا وترينيداد وتوباغو إلى المشروع خلال عام ٢٠١١.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تموله حكومات الأرجنتين وبوليفيا (دولة بوليفيا المتعددة القوميات) وكولومبيا وكوستا ريكا وكوبا وغواتيمالا وإسبانيا 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 حتى نهاية يونيو ٢٠١٢.

منجزات المشروع

أنجزت دراسات بشأن المواضيع الخاصة بمستلزمات شبكة الرصد، والتعريف المركزي لجمع البيانات وتوزيعها، والتحليل الفني لنظام حل التقوية القائم على الأقمار الصناعية للكاريبي وأمريكا الوسطى والجنوبية، وتحليل الغلاف الأيوني، وطوبولوجيا الشبكة الأرضية، ونموذج وحدة المعالجة المركزية، وتحليل التشغيل البيئي لحل التقوية للكاريبي وأمريكا الوسطى وأمريكا الجنوبية بالإضافة إلى البوابة الشبكية لحل التقوية للكاريبي وأمريكا الوسطى وأمريكا الجنوبية ومستلزمات البوابة الشبكية. وخلال الاجتماع السابع للجنة التنسيق، أطلقت الإشارة الكهرومغناطيسية الأولى لحل التقوية للكاريبي وأمريكا الوسطى وأمريكا الجنوبية في وضع الاختبار.

التعاون الفني للجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (LACAC)

هدف المشروع

يهدف المشروع، الذي تموله ٢٢ دولة مشاركة من دول لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (لاكاك)، إلى تقديم المساعدة الإدارية في إدارة أمانة هذه اللجنة. وينبثق هذا المشروع من ترتيبات العمل الجديدة الموقع عليها بين رئيس مجلس الإيكالو 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

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

نظام إقليمي للإشراف على السلامة

هدف المشروع

يهدف 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، إلى إنشاء وتشغيل نظام إقليمي لمراقبة السلامة مع توفير الدعم الفني واللوجستي والإداري المطلوب. وبدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠١ وكانت مدته المتوقعة خمسة أعوام وجرى تمديده حتى نهاية ٢٠١٦.

منجزات المشروع

واصل هذا المشروع إدارة تنسيق 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 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 شارك فيها ١١٥ شخصا. وفيما يتعلق ببرنامج تبادل البيانات المتعلقة بتفتيش السلامة على ساحة وقوف الطائرات، تم تحميل المعلومات الخاصة بحوالي ٧٢٨ عملية تفتيش على ساحة وقوف الطائرات في قاعدة البيانات. وبالإضافة إلى ذلك، قدم الدعم إلى ثلاث دول أعضاء لتدريب مفتشي السلامة في مجالات متعددة. وقدمت وزارة النقل الكندية وأجرت دورة

تدريب على تقييم نظم إدارة السلامة شارك فيها ٢٠ مفتشا في مجال صلاحية الطائرات للطيران. وجرى تحديث أدلة إجازة العاملين وصلاحية الطائرات للطيران والعمليات بالإضافة إلى أدلة مفتشي صلاحية الطائرات للطيران ومفتشي العمليات في لوائح الطيران لأمريكا اللاتينية. وبدأ إعداد لوائح طيران لأمريكا اللاتينية متعلقة بالمطارات، والمسارات الجوية، والمساعدات الأرضية وفقا للملحق ١٤. 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 خمس 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 وجرى تمديده حتى نهاية عام ٢٠١٤.

منجزات المشروع

نُظمت ثلاث ندوات دولية بشأن مسائل الشحن والتسهيلات وتخطيط وإدارة أحداث كبرى تؤثر على الطيران المدني شارك فيها أكثر من ١٦٢ مسؤولاً من هيئات الطيران المدني في الإقليم. وفي مجال التعاون الدولي، مُنحت ٦ زمالات، مدة كل منها سنة واحدة، و ٥٠ زمالة، مدة كل منها أسبوعان، بغرض المشاركة في برنامج ماجستير خاص بالمطارات غطى مجالات مثل عمليات المطارات وخدمات الملاحة الجوية وإدارة المطارات.

إقليم آسيا والمحيط الهادئ

برنامج إجراءات الطيران لآسيا والمحيط الهادئ (FPP)

هدف المشروع

هذا البرنامج هو برنامج تعاوني إقليمي تموله الدول/الإدارات المشاركة الناشطة وهي أستراليا والصين (جمهورية الصين الشعبية، ومنطقة هونغ كونغ الإدارية الخاصة، ومنطقة ماكاو الإدارية الخاصة) وجمهورية كوريا الشعبية الديمقراطية وفرنسا ومنغوليا وجمهورية كوريا وسنغافورة وتايلاند والفلبين. وبالإضافة إلى ذلك، تشارك في البرنامج الدول التالية: أفغانستان وبنغلاديش وكمبوديا وماليزيا وميانمار ونيبال وباكستان وسريلانكا وجمهورية لاو الديمقراطية الشعبية والملايف وتيمور-ليشتي وفيت نام كدول مشاركة منتفعة ولكنها لا تقدم

مساهمات سنوية. ويجري تطبيق برنامج إجراءات الطيران لآسيا والمحيط الهادئ من خلال مشروع صندوق استئماني تابع للايكاف تموله الدول المساهمة بدعم عيني ومالي في عام ٢٠١١ من إدارة الطيران الفيدرالي الأمريكي وهيئة الطيران المدني الصيني والمديرية العامة للطيران المدني الفرنسي وإدارة الطيران المدني في هونغ كونغ واتحاد النقل الجوي الدولي وشركتي إيرباص وبوينغ. ويهدف البرنامج إلى مساعدة الدول على تطوير قدرة قابلة للاستدامة في مجال إجراءات الطيران الآلي للتمكن من الوفاء بالتزاماتها وفقا 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. وقد بدأ هذا البرنامج في يناير ٢٠١٠ ومدته المتوقعة ثلاثة أعوام.

منجزات المشروع

أجريت الدورتان الأوليتان الثانية والثالثة للتدريب على إجراءات خدمات الملاحة الجوية - العمليات بمشاركة ٢٤ شخصا من ١٣ دولة و ١٤ شخصا من ٩ دول على التوالي. وحضر ٢٠ مشاركا من ١٠ دول و ٢١ مشاركا من ١١ دولة على التوالي الدوريتين التدريبيتين الثانية والثالثة على تصميم إجراءات الملاحة القائمة على الأداء. وقدمت أربع حلقات عمل للمدربين على مفهوم المجال الجوي الخاص بالملاحة القائمة على الأداء، الأولى بدعم من هيئة الطيران المدني في سنغافورة. وأجريت الدورة الأولى لتصميم إجراءات أداء الملاحة المطلوب ذات الإذن الإلزامي بمشاركة ٢٤ شخصا من تسع دول. وقدم تدريب في مكان العمل على تصميم الإجراءات لمصممي إجراءات من كل من إندونيسيا ومنغوليا وسريلانكا. ونظمت حلقات عمل بشأن تطبيق الملاحة القائمة على الأداء في ١١ دولة بالتعاون مع برامج المشروع الآسيوي لبرنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران.

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 الرقابة وإرساء الأسس القانونية لترخيص المطارات والبرامج الوطنية للسلامة لضمان امتثال جميع أنشطة ترخيص المطارات ونظام إدارة السلامة للمجلد الأول من الملحق ١٤ الصادر عن الايكاف وغيره من المواد الإرشادية ذات الصلة لتعزيز مفهوم إدارة السلامة بالنسبة إلى الدول المشاركة، وتحسين قدرة الدول في ظل البرامج الوطنية للسلامة من أجل اعتماد ومراقبة خطط نظام إدارة السلامة الخاصة بمقدمي خدمات المطارات. وقد بدأ هذا المشروع المؤلف من ثلاث مراحل في سبتمبر ٢٠١١ وكانت مدته المتوقعة أربعة أشهر مع استراحة لمدة سنة بين المرحلة الأولى والمرحلتين الأخيرتين من المشروع.

منجزات المشروع

أعد خبير في ترخيص وسلامة المطارات مشروع خطة عمل ووثائق نموذجية تشمل لوائح ترخيص المطارات وأدلة لمفتشي المطارات وأدلة للمطارات. وأجريت مهمات في ست من الدول الثماني المشاركة.

الترتيب التعاوني لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي (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 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، إلى خفض خطر نشر المسافرين جواً للأمراض السارية مثل الإنفلونزا التي يحتمل أن تتسبب بوباء. ويتحقق ذلك من خلال تطبيق وتنفيذ القواعد والتوصيات الصادرة عن الإيكو في الملاحق ٦ و ٩ و ١١ و ١٤ و ١٨ وإجراءات خدمات الملاحة الجوية - إدارة الحركة الجوية (PANS-ATM الوثيقة 4444 Doc) والمبادئ التوجيهية المرتبطة بها، فضلاً عن تدريب الموظفين من هيئات الطيران المدني والمطارات والخطوط الجوية المشاركة لضمان مواصلة تنفيذ هذه المبادئ التوجيهية ومساعدة الدول الأخرى في الإقليم التي قد تنضم إلى البرنامج. وبدأ هذا المشروع في سبتمبر ٢٠٠٦ وجرى تمديده حتى ديسمبر ٢٠١٢.

منجزات المشروع

كان من المنوي عقد اجتماع مشترك للجنة التوجيهية وللفريق الإقليمي لطب الطيران والصحة العامة في نوفمبر ٢٠١١، ولكنه أرجئ إلى ٢٠١٢ نظراً لحصول فيضانات في بانكوك. وقد ساعد المستشار الفني للترتيب التعاوني العالمي لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي منظمة الصحة العالمية على القيام بزيارة لتقييم أحد المطارات نظمها مكتب المنظمة الإقليمي لجنوب شرق آسيا، وانضمت ميانمار إلى المشروع.

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

هدف المشروع

يهدف هذا البرنامج، الذي تموله الدول المشاركة (أفغانستان وبغلايش 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 وفييت نام) بالإضافة إلى منحة من المفوضية الأوروبية وحكومة كندا ومساهمات عينية من إدارة أمن النقل، إلى كفاءة الامتثال للاتفاقات الدولية وقواعد وتوصيات الايكاو لاسيما الملحق السابع عشر - الأمن، والجوانب ذات الصلة بالأمن في الملحق التاسع - التسهيلات والمواد الإرشادية الواردة في دليل أمن الطيران (المقيد التوزيع) الصادر عن الايكاو. 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

تم تقييم التشريعات واللوائح الوطنية في ٢١ دولة عضواً، وأنجز ١٣ تقرير تقييم قانوني. وانتهى إعداد قوانين ولوائح نموذجية لأمن الطيران ووزعت على الدول الأعضاء في البرنامج التعاوني لأمن الطيران، كما قدمت المساعدة على الصياغة إلى خمسة أعضاء. ووزعت رزم إرشادات بشأن إقرار اتفاقيات أمن الطيران. وجرى تقييم ١٩ برنامجاً وطنياً لأمن الطيران وقدمت المساعدة في المراجعة وفق الحاجة. وتم إعداد وتعديل ١٤ برنامجاً لمراقبة الجودة. وجرى إعداد وتعديل ١٥ برنامج تدريب على أمن الطيران. وأعد فريق عامل تابع للبرنامج التعاوني لأمن الطيران في إقليم آسيا والمحيط الهادئ برنامج تدريب لمقدمي خدمات الحركة الجوية. وقدمت ١٢ دورة تدريب لمدربي أمن الطيران و ٤ دورات تدريب للمفتشين الوطنيين وحلقة عمل بشأن مراقبة الجودة. وتم إعداد وتقديم ندوة عن الجوانب القانونية لأمن الطيران ودورتين تدريبيتين على أمن المطارات وندوتين عن أمن الطيران بالاستناد إلى التهديدات الناشئة، وذلك من خلال موارد البرنامج التعاوني لأمن الطيران في إقليم آسيا والمحيط الهادئ. وتلقى أربعة أعضاء المساعدة في صياغة خطط إجراءات تصحيحية ذات صلة بعمليات التدقيق. وأنجزت عملية تقييم لوثائق السفر المقروءة آلياً، بما في ذلك تقدير للمراقبة على الحدود. وجرى تنسيق عمليتي تقييم فني لوثائق السفر المقروءة آلياً وفقاً للوثيقة Doc 9303 الصادرة عن الايكاو - وثائق السفر المقروءة آلياً. وساعد البرنامج التعاوني لأمن الطيران في إقليم آسيا والمحيط الهادئ في تنسيق المؤتمر الإقليمي لأمن الطيران الذي انعقد في نيو دلهي بالإضافة إلى تقديم ندوة عن أمن الطيران ثلث المؤتمر. وساعد البرنامج أيضاً في تنسيق دورات التدريب على أمن الطيران في مراكز التدريب على أمن الطيران وفي تقديم أربع دورات نزولا عند طلب الدول غير الأعضاء وأعد ونسق تقديم دورة تقييم قانوني وتدريب. ومثل البرنامج مكتب الايكاو في إقليم آسيا والمحيط الهادئ، بانكوك، خلال اجتماع منظمي أمن الطيران. وأنجزت عمليتي تقييم لأجهزة أمن الطيران. كما أنجز تقييم دام أربعة أشهر لهيكلية أمن الطيران في إحدى الدول الأعضاء ووافقت عليه بالتالي الدولة العضو. وأنجز مشروع تدريب قانوني وتقييم للقوانين دام أسبوعين.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تموله جمهورية الصين الشعبية وجمهورية كوريا الديمقراطية الشعبية ومنغوليا وجمهورية كوريا، والمدعوم بواسطة منح من شركة إيرباص وشركة بوينغ ومساهمات عينية من وكالة السلامة الجوية الأوروبية والإدارة الفدرالية للطيران في الولايات المتحدة ووزارة النقل الكندية، إلى تعزيز السلامة والكفاءة في عمليات النقل الجوي في الإقليم. ومشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران هو محفل مخصص لتعزيز استمرار الحوار والتنسيق والتعاون في المسائل ذات الصلة بسلامة الطيران فيما بين إدارات الطيران المدني المشاركة فيه وخلق بيئة لتوحيد وتطوير سياسات وإجراءات وأنظمة الرقابة على السلامة. كما يتيح أيضا منهجية تمتاز بالكفاءة والفعالية من حيث التكلفة لإجراء عمليات التفتيش وترخيص المشغلين والطائرات ومنشآت التدريب ولتدريب موظفي مراقبة السلامة. بالإضافة إلى ذلك، فإنه يعزّز الوقاية من الحوادث من خلال إنشاء الفريق الإقليمي المعني بسلامة الطيران في شمال آسيا والإشراف عليه. وهذا المشروع الذي بدأ في فبراير ٢٠٠٣ تم تمديده حتى نهاية يناير ٢٠١٣.

منجزات المشروع

اجتمع فريق السلامة الإقليمي لشمال آسيا مع أفرقة السلامة الإقليمية الأخرى التابعة لبرنامج كوسكاب في جنوب شرق آسيا وفي جنوب آسيا، وذلك كفريق إقليمي آسيوي مشترك لسلامة الطيران، وحدد ٤١ بندا للعمل من أجل تنفيذ إجراءات تعزيز السلامة والخطة العالمية لسلامة الطيران في شمال آسيا. ومع توسيع برنامج الايكو العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية ليشمل جميع المجالات المرتبطة بالسلامة، توسع مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في شمال آسيا لمساعدة الدول الأعضاء على تطبيق القواعد والتوصيات الصادرة عن الايكو في هذه المجالات. وقُدمت ٨ برامج تدريب إلى ١٢٤ مشاركا كما جرت ٨ مهمات لدعم الدول الأعضاء. وواصل مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في شمال آسيا العمل بالتعاون مع فرق السلامة الآسيوية الأخرى التابعة لبرنامج كوسكاب وإدارة الطيران الاتحادية وأستراليا لتنفيذ إجراءات نموذجية للموافقة التشغيلية والتدريب المتعلق بها لدعم تنفيذ الدول للملاحقة القائمة على الأداء. وساعدت الدول الأعضاء التي أتمت بنجاح عمليات التدقيق في إطار البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الدول الأعضاء الأخرى في التحضير لعمليات التدقيق الخاصة بها. وفيما يتعلق بتطبيق مبادئ إدارة مخاطر السلامة ومنهجياتها، أجرت الدول الأعضاء في مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في شمال آسيا تقييما للحاجة إلى الدعم في مجال خدمات الحركة الجوية بالنظر إلى تطبيق مبادئ إدارة مخاطر السلامة ومنهجياتها ونهج الرصد المستمر للبرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية. وقد تطور برنامج كوسكاب وهو بصدد وضع اللمسات الأخيرة على بروتوكول تقييم لإجراء عمليات تقييم لنظام إدارة السلامة. وسيوفر هذا البروتوكول لدى إنجازه إرشادات مفصلة إلى الدول الأعضاء لمساعدتها على إعداد منهجية التقييم الخاصة بها.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تموله حكومات أفغانستان، وبنغلاديش، وبوتان، والهند، وملايدف، ونيبال، وباكستان، وسري لانكا، والمدموم بواسطة منح من شركة إيرباص وشركة بوينغ ومساهمات عينية من وكالة السلامة الجوية الأوروبية والإدارة الفدرالية للطيران في الولايات المتحدة ووزارة النقل الكندية إلى تعزيز 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 الأيكاو وإلى قدرات المراقبة التي تمتاز بالكفاءة، ووضع نظام إقليمي لتبادل المعلومات لتحسين فرص الحصول على المعلومات ذات الصلة بالسلامة ومساعدة سلطات الطيران المدني في الدول الأعضاء في جهودها الرامية إلى الامتثال للقواعد الدولية والوطنية للطيران المدني ودعم تنمية الموارد البشرية في مجال الطيران المدني. وقد بدأ هذا المشروع في عام ١٩٩٧ وتم تمديده حتى نهاية ٢٠١٢.

منجزات المشروع

وضعت لوائح وقواعد قياسية ومواد إرشادية نموذجية واستخدمت في برامج التدريب ذات الصلة. وبالتعاون مع مكتب الأيكاو لبرنامج إجراءات الطيران، قدم مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في جنوب آسيا ثلاث دورات للموافقة التشغيلية الخاصة بالملاحة القائمة على الأداء في ثلاث دول أعضاء ويسر ثلاث حلقات عمل بشأن تطبيق الملاحة القائمة على الأداء جمعت كل أصحاب المصلحة في الدولة. وقدم أكثر من ٢١٦٠ يوماً من التدريب في اختصاصات مختلفة متعلقة بصلاحية الطائرات للطيران وبالمطارات. وأجريت ١٢ عملية تدقيق تنظيمية في ٥ دول و ٢٧ مهمة فنية في ٦ دول. واجتمع الفريق الإقليمي لسلامة الطيران في جنوب آسيا مع فرق السلامة الإقليمية التابعة لكوسكاب شمال آسيا وكوسكاب جنوب شرق آسيا كفريق إقليمي آسيوي مشترك لسلامة الطيران، وحدد ٣١ بنداً للعمل من أجل تنفيذ إجراءات تعزيز السلامة والخطة العالمية لسلامة الطيران في جنوب شرق آسيا. وعقد الاجتماع الثاني عشر للفريق الإقليمي لسلامة الطيران في جنوب آسيا. وإثر موافقة اللجنة التوجيهية لمشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في جنوب آسيا، نفذت توصيات الفريق الإقليمي لسلامة الطيران في جنوب آسيا من خلال إصدار مواد إرشادية (نشرات إرشادية وكتب دورية) ومن خلال تنظيم حلقات عمل وندوات. ومازال البرنامج يساعد الدول على إعداد خطط الإجراءات التصحيحية الخاصة بها ومتابعة تنفيذها. ونقل مكتب مشروع برنامج التنمية التعاونية للسلامة التشغيلية واستمرار صلاحية الطائرات للطيران في جنوب آسيا من كولومبو إلى دكا، إثر القرار الذي اتخذ خلال الاجتماع العشرين للجنة التوجيهية.

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

هدف المشروع

يهدف هذا المشروع الذي تموله حكومات بروني دار السلام، وكمبوديا، والصين (منطقة هونج كونج الادارية الخاصة ومنطقة ماكاو الادارية الخاصة)، واندونيسيا، وجمهورية لاو الشعبية الديمقراطية، وماليزيا، وميانمار، والفلبين، وسنغافورة، وتايلاند، وتيمور - ليشتي، وفيتنام، والمدعوم بواسطة منح من شركة ايرباص وشركة بوينغ ومساهمات عينية من وكالة السلامة الجوية الأوروبية والإدارة الفدرالية للطيران في الولايات المتحدة ووزارة النقل الكندية إلى تعزيز سلامة وكفاءة عمليات النقل الجوي في الإقليم وتعزيز التدريب والتطوير المهني لمفتشي صلاحية الطائرات للطيران وعمليات الطيران الوطنيين، وتوحيد السياسات والأنظمة، وتوفير المساعدة في الترخيص والتفتيش إلى الدول غير القادرة حاليا على الوفاء بالالتزامات التنظيمية، وتنسيق برامج المساعدة الفنية، وإنشاء فريق إقليمي لسلامة الطيران لتنفيذ الحلول الموضوعة عالميا للشواغل المتعلقة بالسلامة. وبدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠١ وتم تمديده حتى يونيو ٢٠١٦.

منجزات المشروع

أصدرت نشرات وكتب دورية وعقدت حلقات عمل ودورات تدريبية. واجتمع الفريق الإقليمي لسلامة الطيران في جنوب شرقي آسيا مع أفرقة السلامة التابعة لبرنامج كوسكاب في شمال آسيا وجنوبها كفريق إقليمي آسيوي مشترك لسلامة الطيران، وحدد ٢٧ بنداً للعمل من أجل تنفيذ تحسينات السلامة والخطة العالمية لسلامة الطيران في جنوب آسيا. وقدمت برامج تدريب في مواقع مركزية وميدانيا للدول، عندما كان ذلك مناسباً. وقام البرنامج بأثنتي عشرة مهمة لمساعدة الدول الأعضاء على تطبيق الإجراءات التصحيحية.

إقليم أوروبا والشرق الأوسط

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

هدف المشروع

إن هذا المشروع، الذي يموله صندوق الأمم المتحدة المركزي لمكافحة الإنفلونزا، بمساهمات عينية من منظمة الصحة العالمية وهيئة الطيران المدني في سنغافورة وغيرها من الدول والمنظمات الدولية، يهدف من خلال الترتيبات التعاونية بين الدول المشاركة وإدارتها إلى خفض خطر نشر المسافرين جواً للأمراض السارية مثل الإنفلونزا التي يحتمل أن تتسبب في الأوبئة. ويقدم المشروع المساعدة إلى الدول لتمكينها من الالتزام بالقواعد والتوصيات ذات الصلة الصادرة عن الإيكو 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 بدأ المشروع في مايو ٢٠١٠ ومدته المتوقعة سنتان.

منجزات المشروع

نظرا للاضطرابات الأهلية التي حصلت في مصر في بداية عام ٢٠١١، أُرجئت حلقة العمل التي كان من المقرر انعقادها في فبراير ٢٠١١ إلى ديسمبر ٢٠١١ والخاصة بالترتيبات التعاونية لمنع انتشار الأمراض السارية من خلال السفر الجوي. وشارك في الاجتماع منظمة الصحة العالمية واتحاد النقل الجوي الدولي والمجلس الدولي للمطارات، بالإضافة إلى أكثر من ١٢ دولة ومنظمة دولية. ودعيت الجزائر والبحرين ومصر والعراق والأردن والكويت ولبنان وليبيا والمغرب وسلطنة عمان وقطر والمملكة العربية السعودية والسودان والجمهورية العربية السورية وتونس والإمارات العربية المتحدة واليمن للانضمام إلى المشروع.

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

هدف المشروع

يتمثل هدف هذا المشروع، الذي تموله حكومات البحرين والكويت والإمارات العربية المتحدة، بدعم من شركة 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 التعاون 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 بدأ هذا المشروع في ٢٠٠٦ وكانت مدته المتوقعة خمس سنوات ومدد حتى نهاية عام ٢٠١٥.

منجزات المشروع

ساهم المشروع في إعداد مشاريع لوائح موحدة بشأن سلامة الطيران، بالاستناد إلى النموذج الأوروبي، حيثما كان ذلك مناسباً. وشارك المشروع في أنشطة خريطة طريق السلامة الجوية العالمية، ونظم ندوات وحلقات عمل بشأن المواضيع التالية: اعتماد وترخيص الملاحة القائمة على الأداء وأداء الملاحة المطلوب (PBN/RNP-AR) (بمشاركة ١٤ شخصا من ٣ دول ومشغل جوي واحد)؛ التفتيش على ساحة وقوف الطائرات (بمشاركة ٣١ شخصا من ١٣ دولة و ٣ منظمات إقليمية)؛ وشروط استمرار صلاحية الطائرات للطيران (الجزء م)

(بمشاركة ١٨ شخصا من دولتين و٤ مشغلين جويين). وأجريت عدة زيارات إلى الدول المشاركة للمساعدة على تطبيق اللوائح الموحدة. واستعرضت لجنة اللوائح لوائح وكالة السلامة الجوية الأوروبية وبشرت التنفيذ. وأعدت اللوائح وأدلة الإجراءات المتعلقة بالتحقق من المشغلين الجويين الأجانب والإشراف عليهم وقدمت إلى الدول. وقدمت إلى الأعضاء دورات تدريب على تقييم سلامة الطائرات الأجنبية والتحقق من المشغلين الجويين الأجانب والإشراف عليهم وعمليات الطائرات ذات المحركين الممتدة.

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

هدف المشروع

يمثل هذا المشروع اتفاقا تعاونيا بين دول كومنولث الدول المستقلة (أرمينيا وأذربيجان وبيلاروس وجورجيا وكازاخستان وقيرغيزستان وجمهورية مولدوفا والاتحاد الروسي وطاجيكستان وتركمانستان وأوكرانيا وأوزبكستان)، وينفذ في إطار الصندوق الذي أنشأته كومنولث الدول المستقلة وشركة إيرباص وشركة بوينغ وشركة جنرال إلكتريك والمفوضية الأوروبية وشركة إلوشن للطيران ولجنة الطيران المشتركة بين دول كومنولث الدول المستقلة وإدارة الطيران الاتحادية الأمريكية وبدعم مالي من الصندوق المالي الدولي للسلامة الجوية. 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 حكومات كومنولث الدول المستقلة، وتقديم المساعدة في إزالة الثغرات، وتوفير التدريب للمفتشين الوطنيين، وتحقيق التجانس بين تشريعات الطيران الوطنية حسب الاقتضاء. وبدأ هذا المشروع في عام ٢٠٠١ وكانت مدته المتوقعة ٦ أعوام وتم تمديده حتى نهاية ٢٠١٢.

منجزات المشروع

عولجت المسائل المتعلقة بنظم إدارة السلامة وعمليات أثناء الطيران والانتقال من مقصورة القيادة التقليدية إلى مقصورة قيادة إيرباص خلال حلقة عمل نظمت بالاشتراك مع إيرباص وشارك فيها ١٠١ شخص من ١٠ دول و٤ منظمات دولية. وواصل فريق سلامة الطيران التجاري (CAST-CIS) العمل بنشاط على تحسين مستوى سلامة الطيران وعقد اجتماعا لمدة ٤ أيام بالاشتراك مع ممثلين عن فريق سلامة الطيران التجاري الأمريكي وإدارة الطيران الاتحادية. ونظمت ندوة عن برامج رصد بيانات الرحلة الخاصة بالسلامة التابعة لشركات الطيران واستخدام بيانات الرحلة في نظام تحليل وتبادل المعلومات المتعلقة بسلامة الطيران بالاشتراك مع إدارة الطيران الاتحادية. ونظم مؤتمر عن سلامة رحلات هليكوبتر بالاشتراك مع إدارة الطيران الاتحادية والفريق الدولي لسلامة هليكوبتر شارك فيه ٧٩ شخصا من ٧ دول ومشغلين جويين وقطاع الطيران. وساعد المشروع مركز التدريب الإقليمي Complang في اجتياز تقييم برامجه وعمليات التدريب من جانب خبراء تابعين للافكاو بهدف الانضمام إلى برنامج ترينير المتقدم ليصبح أول مركز تدريب على اللغات

يشارك في هذا البرنامج. وتم تدريب ٥٠ خبيراً رفيع المستوى من ٩ بلدان في الإقليم ضمن برامج تدريب مفتشي سلامة الطيران وضمن دورات تدريب رسمية على عمليات الطيران وصلاحية الطائرات للطيران. ونظمت ندوة دامت يومين بشأن برنامج تقييم سلامة الطائرات الأجنبية (SAFA) بالاشتراك مع شركة إيرباص.
