

النقل الجوي



الهيئة العربية للطيران المدني

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

متابعة تنفيذ القرارات الصادرة من المجلس التنفيذي في اجتماعه السابع والثلاثين (1-2 ديسمبر 2010)

مقدمة من الإدارة العامة للهيئة

أولاً: اطلع المجلس على التقرير المقدم من الإدارة العامة للهيئة حول اجتماع المجلس التنفيذي والدورة 23 لمجلس وزراء النقل العرب بشأن الموافقة على توصيات الاجتماع الثاني لفريق عمل مراجعة القواعد التنظيمية لاتفاقية التحرير ودعوة الهيئة العربية إلى تضمين مؤتمر التنظيم الاقتصادي محورا خاصا عن اتفاقية التحرير والدعوة إلى عقد مؤتمر وزاري عربي للطيران المدني لبحث العلاقات العربية الأوروبية بناء على مداخلة السيد الأمين العام للاتحاد العربي للنقل الجوي. وما قرره مجلسكم الموقر من:

1. تكليف الإدارة العامة للهيئة بمخاطبة الدول الأعضاء لبيان استعداد أي منها حول استضافة مؤتمر الوزراء المسؤولين عن الطيران المدني في الدول العربية.
2. تكليف الإدارة بالتنسيق مع دولة الإمارات العربية المتحدة التي رحبت باستضافة مؤتمر التنظيم الاقتصادي للنقل الجوي العربي للإعداد له.
3. حث الدول العربية على ملء الاستبيان الخاص بالتحرير.
4. دعوة فريق العمل برئاسة دولة الإمارات العربية المتحدة إلى الاجتماع في فبراير 2011.

تنفيذا لقرار المجلس فقد قامت الهيئة باتحاد الآتي:

- أ- تعميم رسالة على كافة سلطات الطيران المدني في الدول العربية لاستطلاع رأيها حول استضافة مؤتمر الوزراء المسؤولين عن الطيران المدني العربي لبحث العلاقات العربية الأوروبية (مرفق ورقة عمل رقم 9 حول هذا الموضوع).
- ب- تعميم رسالة لسلطات الطيران المدني العربي حول عقد مؤتمر التنظيم الاقتصادي العربي في أكتوبر 2011 (سيتم التطرق للموضوع في ورقة العمل رقم 8).
- ج- تعميم رسالة لكافة سلطات الطيران المدني العربي على أهمية تعبئة الاستبيان الخاص بالدول المصادقة وغير المنضمة لاتفاقية التحرير مع متابعة ردود الدول العربية والتنسيق بشأنها مع سعادة السيد رئيس فريق العمل (ورقة العمل رقم 4) حول هذا الموضوع.

ثانياً: البيانات الإحصائية للنقل الجوي العربي أصدرت الهيئة دراسة إحصائية ونموذج لكتاب الإحصائيات في المطارات العربية قامت بتوزيعها على أعضاء المجلس بتعميم الدراسة على كافة الدول العربية لإبداء ملاحظات بشأنها وحث الدول الأعضاء على ضرورة موافاة الهيئة بالنماذج الإحصائية بصفة دورية ومنظمة.

وتنفيذا لهذا القرار قامت الهيئة بتعميم الدراسة على كافة الدول العربية والمكاتب المتعددة بأهمية موافاة الإدارة العامة للهيئة بصفة دورية ومنظمة بالبيانات الإحصائية وفق النماذج المرسله لسلطات الطيران.

الإجراء المطلوب:

الإحاطة علما.



الهيئة العربية للطيران المدني

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

تقرير عن الاجتماع السابع والعشرون للجنة النقل الجوي

مقدمة من الإدارة العامة للهيئة

العرض:

سبق أن اطلعت اللجنة على أوراق العمل التي أعدتها الإدارة العامة وكانت أهم الأمور التي عرضت على اللجنة هي:
أولاً: إتفاقية دمشق بشأن متابعة ردود الدول على الاستبيان التي أعدها فريق العمل برئاسة دولة الإمارات العربية وما اتخذته اللجنة من توصية في هذا الشأن وهي:

- أ- تكليف الإدارة باستعمال ردود الدول على الاستبيان.
- ب- تكليف فريق العمل بدراسة ردود الدول.
- ج- أهمية حضور المشاركين وأعضاء لجنة النقل الجوي في اجتماع فريق العمل.

ثانياً: الأمور الاقتصادية والإحصائية:

1. الدورة السابعة والثلاثون للجمعية العامة للايكاو حول الاتجاه إلى عقد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي.
 2. الدراسات الإحصائية التي أعدتها الهيئة.
- وكان أهم التوصيات في هذين الموضوعين:
- أ- التنسيق بين الدول العربية لاتخاذ موقف موحد في هذا المؤتمر.
 - ب- إعداد أوراق عمل تقدم باسم المجموعة العربية في المؤتمر.
 - ج- بشأن الإحصائيات:

- تكليف الهيئة بمتابعة ردود الدول العربية حول الدراسة التي أعدتها الهيئة.
- تكليف سلطات الطيران المدني العربية بأهمية موافاة الهيئة بالبيانات الإحصائية وفق النماذج المعدة لذلك.

ثالثاً: التسهيلات

أعدت الإدارة العامة للهيئة بتدقيق القواعد بالتنسيق مع عضو مملكة البحرين وعرضها في الاجتماع القادم للجنة. هذا وقامت الإدارة بتدقيق القواعد الإرشادية لعرضها على الاجتماع المقبل للجنة النقل الجوي.

رابعاً: مرفق طيه صورة من تقرير الاجتماع السابع والعشرين للجنة النقل الجوي.

الإجراء المطلوب:

الموافقة على توصيات اللجنة.



الهيئة العربية للطيران المدني

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

تقرير عن أهم أنشطة وإنجازات الهيئة

في مجال النقل الجوي

مقدمة من الإدارة العامة للهيئة

العرض: تتلخص أهم أنشطة وإنجازات الهيئة في مجال النقل الجوي منذ الاجتماع السابع والثلاثين للمجلس إلى الآن في الآتي:

- (1) عقد ندوة عن دور المنظمات الإقليمية في تطوير وتنمية صناعة الطيران المدني.
- (2) عقد ندوة عن إحصائيات النقل الجوي.
- وتم عقد الندوتين في الفترة 15-17 ديسمبر 2010 بمدينة الرباط بمشاركة ثمانية مشاركون من خمس دول عربية. (مرفق طيه تقرير عن الندوتين).
- (3) تدقيق صياغة القواعد الإرشادية لبرنامج تسهيلات النقل الجوي العربي وفقا لأحكام الملحق التاسع والسابع عشر لاتفاقية شيكاغو 1944 وأحكام المعاهدات الدولية ذات الصلة وذلك بالتعاون مع مملكة البحرين توطئة لعرضه على لجنة النقل الجوي في اجتماعها القادم.
- (4) تجميع ردود الدول المصادقة والمنظمة لاتفاقية دمشق وكذلك ردود الدول غير المصادقة وإخطار سعادة رئيس فريق العمل بها توطئة لدراستها وعرض تقرير بشأنها على سعادتكم.

الإجراء المطلوب :

الإحاطة علما.



الهيئة العربية للطيران المدني

تقرير عن ندوتي دور المنظمات الإقليمية
في تطوير وتنمية وصناعة الطيران المدني وإحصائيات النقل الجوي
(الرباط، 15-17 ديسمبر 2010)

العرض:

نظمت الهيئة العربية للطيران المدني هاتين الندوتين بمقر الهيئة بمدينة الرباط وقد حضر هاتين الندوتين ثمانية مشاركون من خمسة دول عربية.

تم استعراض موضوعات الندوتين بالتحليل من النواحي القانونية والاقتصادية والإدارية وذلك من خلال ثلاث محاضرين من الجامعات العربية والخبراء.

هذا وجرت عدة مناقشات وإبداء وجهات النظر حول الموضوعات التالية:

- 1- دور الهيئة العربية للطيران المدني في تطوير وتنمية صناعة الطيران المدني.
- 2- دور المنظمات الإقليمية في تطوير وتنمية صناعة الطيران المدني.
- 3- دور الاتحاد العربي للنقل الجوي في تطوير وتنمية الصناعة.
- 4- دور منظمة الطيران المدني الإفريقية في تطوير وتنمية الصناعة.
- 5- النماذج الإحصائية الصادرة من منظمة الطيران المدني الدولي وأهمية الإحصاءات في صنع القرار ودورها في تطوير النقل الجوي.
- 6- الإشارة إلى بعض التقارير الإحصائية الصادرة من الاتحاد العربي للنقل الجوي وكيفية تحليلها حسب معايير أداء التشغيل

وقد تمت مناقشات مستفيضة حول الموضوعات السابقة من كافة المشاركين في الندوتين مما أثمرت المناقشات بما يعم بالفائدة على الجميع الذين أبدوا رضائهم بمدى الاستفادة من هاتين الندوتين.

هذا وقد أوصى المشاركون بأنه لا بد من الاهتمام بتدريب الكوادر العاملة في مجال إحصائيات النقل الجوي والتوصية لدى سلطات الطيران المدني العربية بالاهتمام بذلك الموضوع الحيوي.

وكذلك أوصى المشاركون أيضا بضرورة عقد المزيد من الندوات المتخصصة فيما يتعلق بإحصائيات واقتصاديات النقل الجوي ومحاولة الوقوف على أحدث المستجدات في هذه المجالات.

وأخيرا يرى المشاركون في الندوتين بأهمية وضع منظومة مشتركة للمعلومات بين الدول العربية في كافة مجالات النقل الجوي خاصة الإحصائيات ورسوم المطارات.



الهيئة العربية للطيران المدني

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية وردود الدول العربية على الاستبيانين التي قام فريق العمل بإعدادهما

مقدمة من الإدارة العامة للهيئة

العرض :

تنفيذا لقرار المكتب التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب في دورته 44 (أبريل 2010) باستكمال فريق العمل المشكل برئاسة دولة الإمارات العربية المتحدة باستكمال عمله بمراجعة القواعد الاقتصادية لاتفاقية دمشق وما انتهى إليه الفريق في اجتماعه الثاني الذي عقد في أبو ظبي (سبتمبر 2010) من إعداد استبيانين احدهما خاص بالدول المصادقة على الاتفاقية والآخر خاص بالدول غير المنضمة.

وما قرره مجلس وزراء النقل العرب في دورة انعقاده العادي الثالث والعشرون (أكتوبر 2010) من دعوته لفريق العمل من عرض نتائج الاستبيانين حول اتفاقية التحرير على الهيئة العربية للطيران المدني وعلى المجلس التنفيذي لمجلس وزراء النقل العرب.

قامت الهيئة بتعميم الاستبيانين على كافة الدول العربية ولم تتلق إلا ردود ثمانية دول عربية فقط هي الجمهورية اليمنية، دولة قطر، مملكة البحرين، الجمهورية العربية السورية، المملكة الأردنية الهاشمية، المملكة المغربية، جمهورية مصر العربية، سلطنة عمان.

وإزاء عدم التوصل إلى ردود عدد مقنع من الدول فقد رأت دولة الإمارات العربية المتحدة (رئيس فريق العمل) وفق كتابها المؤرخ في 5 يوليو 2011 تأجيل عقد الاجتماع الثالث لفريق العمل إلى عام 2012 حتى يمكن إتاحة الفرصة لباقي الدول العربية على تعبئة الاستبيانين ولتتمكن فريق العمل المشكل لدراسة ردود الدول من إعداد رؤية علمية مقنعة حول وجهات نظر الدول في اتفاقية دمشق والقواعد الاقتصادية للاتفاقية.

الإجراء المطلوب : التوصية بـ:

1. دعوة الدول العربية التي لم تواف الهيئة أو رئيس فريق العمل بالاستبيان إلى أهمية تعبئة الاستبيان وملئه.
2. دعوة الدول العربية التي صادقت وانضمت لاتفاقية دمشق إلى أهمية تفعيل أحكام الاتفاقية والالتزام بتطبيق أحكامها.
3. دعوة فريق العمل إلى الاجتماع في عام 2012 حسب ما اقترحتته دولة الإمارات العربية المتحدة في الوقت الذي يراه مناسبا لسعادة السيد رئيس فريق العمل.



ورقة عمل

الهيئة العربية للطيران المدني

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

الإحصائيات وتنبؤات الحركة الجوية لرسم سياسات الطيران المدني العربي

مقدمة من الإدارة العامة للهيئة

العرض:

إيماناً بأن رسم سياسات الطيران المدني ونمو النقل الجوي بين الدول العربية لن يتحقق إلا من خلال توافر البيانات والمعلومات الإحصائية والقيام بتحليل هذه المعلومات من خلال تحليل الاقتصاد القياسي للتنبؤ بالحركة الجوية ومعدل النمو أو الانخفاض وكذلك تنبؤات حركة الطائرات وازدحام المطارات وعملاً على إعداد قاعدة بيانات إحصائية عربية فقد قامت الهيئة بتعميم النماذج الإحصائية التي سبق أن أعدتها مملكة البحرين والهيئة على كافة الدول العربية لاستيفاء بياناتها وإعادتها للهيئة لدراستها وتحليلها.

وحيث أن استيفاء هذه النماذج قد يستغرق بعض الوقت فقد قامت الهيئة بإعداد نموذج إحصائي مبسط وأيضاً تم تعميمه على كافة الدول وذلك كخطوة أولى لإنشاء قاعدة البيانات.

ومن واقع الإحساس بأهمية البيانات الإحصائية تعاقدت الهيئة مع أخصائي إحصائيات لدراسة وتحليل البيانات الإحصائية، وفي هذا الصدد قامت الإدارة بإعداد نموذج كتاب الإحصائيات عن الحركة الإحصائية في المطارات العربية وكذلك لمحة مختصرة عن حركة الركاب والشحن الجوي بين المنطقة العربية من ناحية والعالم من ناحية أخرى سبق توزيعها على أعضاء مجلسكم الموقر ووضعها على الموقع الإلكتروني للهيئة.

لذلك فإن الهيئة تؤكد على أهمية مداومة موافاتها بالنماذج الإحصائية حتى يمكن إعداد قاعدة بيانات إحصائية على موقع الهيئة تستفيد منها الدول والمهتمين بأمور واقتصاديات النقل الجوي.

الإجراء المطلوب:

- 1- دعوة الدول العربية إلى تعيين منسق من قبلها للتنسيق مع إدارة الإحصاء بالهيئة.
- 2- دعوة الدول العربية والتأكيد عليها على أهمية موافاة الهيئة بالبيانات الإحصائية وفق النماذج المرسله لسلطات الطيران المدني للدول العربية وذلك بصفة دورية ومنظمة.
- 3- أهمية موافاة الهيئة بمرئيات الدول حول الدراسة الإحصائية التي أعدتها الهيئة لتحسين الأداء.



الهيئة العربية للطيران المدني

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

حق الأشخاص ذوي الإعاقة في الحصول على الخدمات والتسهيلات أسوة بأفراد المجتمع العاديين

مقدمة من الإدارة العامة للهيئة

العرض

بادئ ذي بدء نشير إلى الإعلان الخاص بحقوق المعوقين وفق قرار الجمعية العامة للأمم المتحدة رقم 3447 الصادر في 9 ديسمبر 1975 (المرفق صورته) والذي أكد في فقرته الثالثة أن للمعوق حق أصيل في أن تحترم كرامته الإنسانية وله أياً كان منشأاً وطبيعة وخطورة أوجه الإعاقة والقصور التي يعاني منها، نفس الحقوق الأساسية التي تكون لمواطنيه الذين هم في سنه، الأمر الذي يعني أولاً وقبل كل شيء أن له الحق في التمتع بحياة لائقة، تكون طبيعية وغنية قدر المستطاع وكذلك له نفس الحقوق المدنية والسياسية التي يتمتع بها سواه من البشر. وكذلك اتفاقية الأمم المتحدة بشأن حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة والبروتوكول الاختياري الموقعة في ديسمبر 2006 وما تضمنته في المادة 20 من:

أ- تيسير حرية تنقل الأشخاص ذوي الإعاقة بالطريقة وفي الوقت اللذين يختارونها.

ب- تيسير حصولهم على الوسائل والأجهزة المساعدة على التنقل والتكنولوجيا.

ج- توفير التدريب للأشخاص ذوي الإعاقة والمتخصصين العاملين معهم على مهارات التنقل.

ولم يغفل الملحق التاسع (التسهيلات) لاتفاقية الطيران المدني الدولي (شيكاغو 1944) من الإشارة في الفصل الثامن فقرة (ز) إلى وضع توصيات خاصة بتسهيلات نقل الركاب الذين يحتاجون إلى مساعدة خاصة في الفقرات من 8-22 إلى 8-26 بالخدمات التي تقدم لهؤلاء المعاقين سواء من مسؤولي المطارات وشركات الطيران ووكالات الخدمات الأرضية. ومع التطويرات المستمرة في المطارات لزيادة القدرة الاستيعابية لهذه المطارات لمواجهة النمو في الحركة الجوية وذلك بزيادة مساحات صالات الوصول والمغادرة وأماكن انتظار الطائرات مما يزيد من مشقة المعاقين خلال عمليات السفر والمغادرة.

رأي الإدارة

ترى الآتي:

1- أهمية مراعاة ظروف المعاقين عند تطوير وتوسعة المطارات أو إنشاء مطارات جديدة بأهمية الأخذ في الاعتبار:

أ- سهولة الوصول إلى المواقف القريبة من صالات المغادرة.

ب- سهولة الوصول إلى مكاتب مساعدة المسافرين في المطار.

- ج- أهمية وجود نظام معلومات مناسب للمعاقين سمعياً وبصرياً يستخدم الكلمات المطبوعة والرسائل الشفهية ونظام لوني وغير ذلك من الوسائل.
- د- أهمية وجود مطاعم ودورات مياه مناسبة لفئات مختلفة من الأشخاص المعاقين مثل المعاقين حركياً وبصرياً.
- هـ- أماكن انتظار مناسبة للأشخاص المعاقين.
- و- مساعد مناسبة للأشخاص المعاقين.
- ز- ممرات مختصرة وقريبة للوصول إلى الطائرة أو الخروج منها تناسب الأشخاص المعاقين.
- ح- تخصيص مقاعد خاصة بهم داخل الطائرة.
- ط- تخصيص مضيفين لهم مدربين على التعامل معهم. وطعام خاص لمن يحتاج إليه.
- ي- أن يكون هناك اهتمام باستقبالهم وتنزيلهم من الطائرة.
- ك- الاحتفال داخل كل مطار دولي بيوم 9 ديسمبر من كل عام باليوم العالمي للمعاقين والإعلان والإشارة إلى ذلك في المطارات الدولية.

2- إعادة النظر في التوصيات الواردة في الملحق التاسع (التسهيلات) والمشار إليها في الفقرة 1 أعلاه بغرض تصعيد بعض التوصيات إلى قواعد قياسية تلتزم بها الدول المتعاقدة عملاً بالمبادئ الواردة في الإعلان الخاص بحقوق المعوقين واتفاقية حقوق الأشخاص ذوي الإعاقة الصادرة من الأمم المتحدة والموقعة في ديسمبر 2006 باعتبار أن هذه التسهيلات واجبة على كافة الدول.

هذا وقد عرضت الورقة على لجنة النقل الجوي والتي أوصت على أهمية توفير الخدمات اللازمة لمساعدة الركاب ذوي الاحتياجات الخاصة مع المشاركة بالاحتفال باليوم العالمي لذي الاحتياجات الخاصة (9 ديسمبر) من كل عام في المطارات العربية مع إبراز الحقوق الخاصة بهم والواردة في الاتفاقيات الدولية وبالأخص الملحق التاسع لاتفاقية شيكاغو 1944.

الإجراء المطلوب:

الموافقة على توصيات لجنة النقل الجوي من أهمية توفير الخدمات اللازمة لمساعدة الركاب ذوي الاحتياجات الخاصة مع المشاركة في الاحتفال باليوم العالمي لذوي الاحتياجات الخاصة يوم 9 ديسمبر من كل عام في المطارات العربية.



الهيئة العربية للطيران المدني

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

الانضمام والتصديق على اتفاقية تونس بشأن تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية ضرورة لتفعيل اتفاقية دمشق

العرض

اهتمت الهيئة العربية للطيران المدني كما تعلمون سعادتكم منذ إنشائها بموضوع الضرائب والرسوم على خدمات الطيران المدني في الوطن العربي ودعت إلى اجتماع بين الهيئة والاتحاد الدولي للنقل الجوي IATA والاتحاد العربي للنقل الجوي AACO بالقاهرة بتاريخ 2009/02/16 للتوصل لرؤيا في مجال هذه الرسوم والضرائب وما انتهى إليه بعدم التمييز بين الشركات الوطنية والأجنبية عند تطبيق الرسوم والضرائب وفق الاتفاقيات والمعاهدات الإقليمية والثنائية والدولية ومن أهمية إتباع الإرشادات الصادرة من منظمة الطيران المدني الدولي في المادة 15 من اتفاقية شيكاغو 1944 والوثيقة رقم 9082 خاصة ما يتعلق بعدم التمييز بين الشركات الوطنية والأجنبية عند تحصيل الرسوم وتوخي الشفافية ونشر الرسوم. هذا وسبق أن حث المجلس التنفيذي للهيئة في اجتماعه بالرباط (مارس 2009) الدول العربية على إتباع الإرشادات الصادرة من منظمة الطيران المدني الدولي وفق المادة 15 من اتفاقية شيكاغو والوثيقة رقم 9082 وعلى تفعيل اتفاقية تونس بشأن تبادل الإعفاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية. وإيماننا بأهمية تفعيل اتفاقية تونس فقد طالب الاتحاد العربي للنقل الجوي بكتابه رقم IAD/50 المؤرخ في 2011/06/01، الموجهة للهيئة بأهمية حث وتشجيع الدول العربية للانضمام لاتفاقية تبادل الأعضاء من الضرائب والرسوم على نشاطات ومعدات مؤسسات النقل الجوي العربية (اتفاقية تونس) وهي الاتفاقية التي سبق أن وافق عليها المجلس الاقتصادي والاجتماعي لجامعة الدول العربية وهي التي تدعو إلى إلغاء الضرائب نهائيا والتزام السلطات المالية بها. هذا وقد حددت المادة الثانية من الاتفاقية الخاصة بالإعفاءات لأنشطة مؤسسات النقل الجوي من جميع الضرائب والرسوم والأداءات الحكومية والمحلية والمواد التي يسري عليها الإعفاء الموضحة في الجدولين أ، ب، من الاتفاقية.

الإجراء المطلوب

عملا على تنفيذ وتطبيق أحكام اتفاقية دمشق الموقعة في 2004/12/19 (اتفاقية تحرير النقل الجوي بين الدول العربية) وما جاء في المادة 21 بشأن الرسوم والضرائب الجمركية من الفصل السابع من الاتفاقية من تفعيل تطبيق اتفاقية تونس. لذا نوصي بالآتي:

1- حث الدول العربية التي صادقت وانضمت إلى اتفاقية تونس بشأن منع الازدواج الضريبي إلى ضرورة تفعيل الاتفاقية.

- 2- حث الدول العربية التي لم تصادق وتنضم لهذه الاتفاقية إلى ضرورة الانضمام إليها.
- 3- حث الدول العربية على إتباع إرشادات منظمة الطيران المدني الدولي بخصوص الرسوم عملا بالمادة 15 من معاهدة شيكاغو 1944.



الهيئة العربية للطيران المدني

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

تأجيل عقد مؤتمر التنظيم الاقتصادي

لنقل الجوي العربي

مقدمة من الإدارة العامة للهيئة

العرض

سبق أن وافقت الجمعية العامة للهيئة العربية للطيران المدني في دورتها الثالثة عشر (مايو 2010) على عقد مؤتمر حول الأمور الاقتصادية للنقل الجوي العربي عام 2011، وأن الهدف من هذا المؤتمر هو:

4- استعراض الآثار الايجابية والسلبية لتحرير النقل الجوي العربي.

5- كيفية تحقيق التعاون العربي في مجال النقل الجوي العربي على المستوى الحكومي والشركات.

6- الآثار المترتبة على فرص رسوم وضرائب غير مبررة على شركات النقل الجوي.

7- الإدارة التجارية لقطاعات الطيران المدني (مطارات - خدمات الملاحة الجوية).

8- ظاهرة الشركات منخفضة التكاليف وآثارها على التشغيل الاقتصادي للنقل الجوي.

وفي هذا الصدد تم تعميم رسالة على كافة الدول العربية لدراسة إمكانية استضافة أي منها لهذا المؤتمر. وقد رحبت دولة الإمارات العربية المتحدة باستضافة المؤتمر في اجتماع مجلس وزراء النقل العرب (الدورة العادية الثالثة والعشرون - الإسكندرية أكتوبر 2010). توصلت الهيئة العربية للطيران المدني برسالة من دولة الإمارات العربية المتحدة تقترح تأجيل عقد المؤتمر إلى عام 2012 لتحقيق أكبر قدر من مشاركة الدول العربية في هذا المؤتمر وذلك نظرا للظروف المحيطة بالمنطقة العربية وتم إحاطة كافة سلطات الطيران المدني في الدول العربية بهذا التأجيل.

الإجراء المطلوب

حيث أنه قد تقرر عقد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي في مارس 2013، في مقر منظمة الطيران المدني الدولي لذا نوصي بإضافة أجندة هذا المؤتمر على جدول أعمال المؤتمر العربي لدراسة أوراق العمل المقترحة من الدول العربية نقترح عقد هذا المؤتمر في النصف الثاني من نوفمبر 2012.



الهيئة العربية للطيران المدني

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

مؤتمر الوزراء المسؤولين عن الطيران المدني

في الدول العربية

(طلب الجمهورية العراقية استضافة المؤتمر)

العرض

سبق أن اقترح الاتحاد العربي للنقل الجوي على مجلس وزراء النقل العرب في دورته العادية الثالثة العشرون الذي عقد في مدينة الإسكندرية يومي 27-28 أكتوبر 2010 عقد مؤتمر للوزراء المسؤولين عن الطيران المدني في الدول العربية لبحث العلاقات العربية الأوروبية في مجال الطيران المدني.

هذا وقرر مجلس وزراء النقل العرب عقد مؤتمر للوزراء المسؤولين عن الطيران المدني في الوطن العربي في إطار الجامعة العربية يخصص لبحث العلاقات مع الاتحاد الأوروبي مع دعوة كافة الهيئات المعنية بالطيران المدني العربية إلى المشاركة في هذا المؤتمر لتحقيق المصلحة العربية المرجوة وإحالة الموضوع إلى المجلس التنفيذي للهيئة العربية للطيران المدني.

وعند بحث المجلس التنفيذي للهيئة العربية للطيران المدني لهذا الموضوع قرر تكليف الإدارة العامة للهيئة بمخاطبة الدول الأعضاء لبيان استعداد أي منها حول استضافة مؤتمر الوزراء المسؤولين عن الطيران المدني في الدول العربية والذي قرر مجلس وزراء النقل العرب عقده لبحث العلاقات مع الاتحاد الأوروبي.

هذا وتلقت الهيئة برسالة من الممثلة الدائمة لجمهورية العراق لدى جامعة الدول العربية بتاريخ 2011/05/12 بأنه لا مانع لدى وزارة النقل في جمهورية العراق من استضافة مؤتمر الوزراء المسؤولين عن الطيران المدني في الدول العربية لبحث العلاقات الأوروبية-العربية الذي أقره مجلس وزراء النقل العرب في دورته الثالثة والعشرون (أكتوبر 2010) وانه سيتم تحديد الموعد بعد انتهاء أعمال مؤتمر القمة العربية في بغداد.

الإجراء المطلوب

الإحاطة علما.



الهيئة العربية للطيران الملاحي

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي (مونتريال 18-22 مارس 2013)

العرض:

نستعرض فيما يلي أهم أوراق العمل التي تهم النقل الجوي والتي عرضت على الجمعية العامة للمنظمة (الايكاو) في دورتها السابعة والثلاثين (سبتمبر - أكتوبر 2010).

1- ورقة العمل رقم 190 المقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية والتي أعربت فيها عن وجهة نظر مفادها أن الايكاو يجب أن تواصل تأييد النظر في خيارات تيسير دخول شركات الطيران إلى أسواق رأس المال الدولية كوسيلة لزيادة مساهمة النقل الجوي في التجارة والسياحة وإيجاد الوظائف والنمو الاقتصادي واقتُرحت الولايات المتحدة أن ينظر المجلس في موضوع تسهيل دخول شركات الطيران إلى أسواق رأس المال الدولية إلى برامج عمل المنظمة وان ينظر في وضع اتفاق أو صك متعدد الأطراف وملزم قانونا ويكون مفتوحا لتتضم إليه الدول.

2- ورقة العمل 129 المقدمة من منظمة السياحة العالمية وهي تتفق مع ورقة العمل المقدمة من الولايات المتحدة الأمريكية حيث لفتت النظر إلى ضرورة تعزيز النقل الجوي الدولي ولاسيما في موضوع ملكية النقل الجوي وقواعد المراقبة وأعربت عن اعتقادها بأن الايكاو تستطيع أن تؤدي دورا في تقديم الحافز الضروري للتحرير واقتُرحت بعض النهج الممكنة لتشجيع التحرير المتعدد الأطراف ودعت إلى عقد مؤتمر عالمي للايكاو بشأن النقل الجوي يركز على التحرير وتعريف الناقلين الجويين على نحو يتجاوز الملكية والمراقبة على الصعيد الوطني أو الإقليمي.

3- ورقة العمل 151 المقدمة من البرازيل حيث تختلف ممارسات شركات الطيران في بيان أسعار رحلاتها والتكاليف الإضافية والضرائب. وقالت أنها تعتقد أن هذه الممارسات يمكن أن تخلق تشوهات تعوق رفاهية المستهلكين والكفاءة الاقتصادية وان البرازيل اعتمدت لائحة لمعالجة هذه المشكلة.

وحيت أن التقرير الذي رفع من رئيس اللجنة الاقتصادية للجلسة العامة للجمعية قد تم اعتماده وأنه جاء في التقرير تأييد قوى لخطه مجلس المنظمة الرامية إلى تنظيم مؤتمر آخر للنقل الجوي في فترة الثلاث سنوات القادمة.

هذا وقد وافق مجلس المنظمة في جلسته يوم 27 يونيو 2011 على عقد المؤتمر العالمي السادس للنقل الجوي في مقر المنظمة بمدينة مونتريال خلال الفترة من 18 إلى 22 مارس 2013 وأن أجندة جدول الأعمال المقترحة هي:

أولاً: استعراض للاتجاهات العالمية نحو تنمية النقل الجوي والتحديات التي تواجهه مثل زيادة أسعار الوقود والسلامة والأمن والبيئة منذ المؤتمر الخامس حتى الآن.

ثانياً: فحص الأطر التنظيمية للنقل الجوي والتي تتلخص في:

- أ- النفاذ للأسواق
- ب- ملكية الناقلات والرقابة
- ج- حماية المستهلكين
- د- المنافسة الشريفة والحماية
- هـ- الضرائب وغيرها المفروضة على النقل الجوي الدولي
- و- اقتصاديات المطارات وخدمات الملاحة الجوية

ز - تنفيذ سياسات الايكاو والقواعد الإرشادية.

وعلا على مشاركة عربية فعالة في أعمال هذا المؤتمر فقد قامت الهيئة العربية بتعميم أوراق العمل المقدمة في اجتماعات الجمعية العامة للمنظمة على الدول العربية ووضعها على الموقع الالكتروني للهيئة بل وطلبت من أعضاء لجنة النقل الجوي دراسة هذه الأوراق واقتراح أوراق العمل التي يمكن طرحها في المؤتمر باسم المجموعة العربية وما زال الموضوع محل بحث ونظر من أعضاء لجنة النقل الجوي.

هذا ولم تتلق الهيئة إردا واحدا من المملكة الأردنية الهاشمية التي رأت التريث في الوقت الحاضر في تبني وجهة النظر الأمريكية وأكدت على أهمية التنسيق بين الهيئة العربية للطيران المدني والاتحاد العربي للنقل الجوي للخروج بقرار عربي موحد بهذا الخصوص.

الإجراء المطلوب:

1. التأكيد على أهمية تقديم أوراق عمل باسم المجموعة العربية لطرحها أثناء المؤتمر بما يخدم المصالح العربية وعدم الإضرار بها.
2. حث الدول العربية على التنسيق مع شركاتها الوطنية في شأن أعمال هذا المؤتمر وتكوين رؤية مشتركة يمكن طرحها في أشغال المؤتمر.
3. أهمية متابعة المستجدات وأوراق العمل التي سوف تطرح لاحقا على المؤتمر.
4. تكوين فريق عمل مشترك بين الهيئة والاتحاد العربي لدراسة الإعداد الجيد لهذا المؤتمر.

الملاحة الجوية



الهيئة العربية للطيران المدني

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

متابعة قرارات الاجتماع السابع و الثلاثون للمجلس التنفيذي

مقدمة من الإدارة العامة للهيئة

1. مقدمة:

تعرض هذه الورقة الإجراءات التي استجبت بشأن متابعة توصيات الاجتماع السابع و الثلاثون للمجلس التنفيذي فيما يخص الملاحة الجوية (قرار رقم 7, 8, 9 و 10 - م ت - 37).

ملحوظة: مرفق مع هذه الورقة جدول ملخص لإنجازات الهيئة فيما يخص متابعة توصيات الاجتماع السابع و الثلاثون للمجلس التنفيذي.

2. الإجراء المطلوب:

أ) الإحاطة علما بالإجراءات التي قامت بها الهيئة العربية للطيران المدني فيما يخص متابعة توصيات الاجتماع السابع و الثلاثون للمجلس التنفيذي.



الهيئة العربية للطيران المدني

مرفق منفصل

الاجتماع السابع والثلاثون للمجلس التنفيذي

الرباط، 1-2 ديسمبر 2010

متابعة توصيات الاجتماع السابع و الثلاثون للمجلس التنفيذي
فيما يخص الملاحة الجوية (قرار رقم 7, 8, 9 و 10 م ت - 37)

التوصية رقم	الموضوع	الجهة المسؤولة	الإيجاز	التاريخ
1	"إدارة تدفق الحركة الجوية" (المرحلة الأولى) 1- الموافقة على توصية لجنة الملاحة الجوية المشار إليها.	الإدارة العامة للهيئة وفريق العمل	1. تمت مخاطبة الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بالذاكرة رقم 26/64 م ع بتاريخ 2011/02/26 فيما يخص رصد ميزانية إضافية لتمويل مشروع "إدارة تدفق الحركة الجوية" (المرحلة الأولى) و كان الرد بإدماج هذا الموضوع في أعمال لجنة المنظمات للتنسيق و المتابعة الذي سوف يعقد بالقاهرة في الفترة 26 - 30 يونيو , قبل عرضه على المجلس الاقتصادي و الاجتماعي المقبل. 2. تمت مخاطبة الدول الأعضاء بالذاكرة رقم 1154 /06/م ج بتاريخ 2010/12/06 فيما يخص تمويل مشروع "إدارة تدفق الحركة الجوية" (المرحلة الأولى) خارج موازنة الهيئة على	

التاريخ	الإيجاز	الجهة المسئولة	الموضوع	التوصية رقم
	<p>سبيل التبرع و كان رد بعض الدول بعدم توفر الإمكانيات بينما أوصت أخرى باستكمال تحضير المشروع قبل الشروع في التمويل و الذي أبدت عن استعدادها للمساهمة فيه.</p> <p>وبالموازاة مع ذلك أوصت لجنة الملاحة الجوية في اجتماعها رقم 25 بالرباط خلال فترة 19 - 21 أبريل 2011 ، على:</p> <ul style="list-style-type: none"> • الطلب من الإدارة العامة بالهيئة مخاطبة اليوروكونترول لعقد اجتماع حول تحديد نطاق العمل ، تحديد التكلفة النهائية ، مراجعة مسودة الاتفاقية استعدادا للتوقيع عليها. • قيام الفريق بدراسة المعايير التي يجب أن يستوفها فريق العمل الذي سوف يقوم على المشروع، مع تحديث الجدول التنفيذي للمرحلة الأولى. 		<p>الإدارة العامة بإجراء المفاوضات اللازمة مع عدد من الدول الأعضاء لبحث تمويل المشروع خارج موازنة الهيئة على سبيل التبرع.</p>	
	<p>1. تمت مخاطبة الأمانة العامة لجامعة الدول العربية بالمشكلة رقم 26/64 م ع بتاريخ 2011/02/26 فيما يخص رصد ميزانية إضافية لتمويل مشروع "إدارة تدفق الحركة الجوية" (المرحلة الأولى) و كان الرد بإدماج هذا الموضوع في أعمال لجنة المنظمات للتنسيق و المتابعة الذي سوف ينعقد بالقاهرة في الفترة 26 - 30 يونيو ، قبل عرضه على المجلس الاقتصادي و الاجتماعي المقبل.</p> <p>2. تمت مخاطبة الدول الأعضاء بالمشكلة رقم 06/1154 /م ج بتاريخ 2010/12/06 فيما يخص تمويل مشروع "إدارة تدفق الحركة الجوية" (المرحلة الأولى) خارج موازنة الهيئة على سبيل التبرع و كان رد بعض الدول بعدم توفر الإمكانيات بينما</p>	الإدارة العامة للهيئة	<p>تحديث دراسة CNS/ATM</p> <p>1- الموافقة على توصية لجنة الملاحة الجوية المشار إليها.</p> <p>2- تكليف الإدارة العامة للهيئة باتخاذ الإجراءات اللازمة نحو التنسيق مع الأمانة العامة لجامعة الدول العربية حول سبل تمويل المشروع المشار إليه، وموازاة مع ذلك تكليف الإدارة العامة بإجراء المفاوضات اللازمة مع عدد من</p>	2

التاريخ	الإجاز	الجهة المسئولة	الموضوع	التوصية رقم
	<p>أوصى البعض الآخر بمخاطبة بيوت خبرة أخرى للحصول على عروض فنية بتكلفة أقل و ذلك وفقا لقرار الجمعية العامة رقم (3 - ج ع / 13).</p> <p>و تنفيذاً لنفس قرار الجمعية العامة تمت دعوة، على هامش اجتماع لجنة الملاحة الجوية رقم 25 بالرباط خلال فترة 19 - 21 أبريل 2011، كل من بيت الخبرة ' هيليويس ' و ' إيجسأفيا ' لإلقاء العروض و الشروحات حول العروض الفنية المقدمة و كذا تكلفة كل منهما حتى يتسنى للجنة في اجتماعاتها المقبلة تقييم العرضين تقنيا و ماليا واختيار الأنسب وعرضه على أنظار المجلس التنفيذي ثم الجمعية العامة.</p>		<p>الدول الأعضاء لبحث تمويل المشروع خارج موازنة الهيئة على سبيل التبرع.</p>	
	<p>أوصت لجنة الملاحة الجوية في اجتماعها رقم 25 بالرباط خلال فترة 19 - 21 أبريل 2011 ، على ما يلي :</p> <p>1. الطلب من الإدارة العامة بمخاطبة الدول المشاركة في فريق العمل بسرعة الإفادة عن نتائج مراجعة وثيقتي خطة ومتطلبات الترخيص لخدمات نافي سات.</p> <p>2. قيام السيد / خبير السلامة الجوية بالإدارة العامة للهيئة والتنسيق معه لإنهاء إجراءات مراجعة خطة ومتطلبات الترخيص لمشروع نافي سات.</p> <p>3. دعوة الإدارة العامة للهيئة إرسال الملخص التنفيذي (Executive Summary) الخاص بالمشروع إلى الدول العربية لمراجعتها وعلى الدول الراغبة في المساهمة في تمويل المشروع التقدم بخطاب رغبة للإدارة العامة لبدأ</p>	فريق العمل	<p>مشروع نافي سات</p> <p>الموافقة على توصيات لجنة الملاحة الجوية الصادرة في هذا الخصوص.</p> <p>(أ) قيام فريق عمل النافيسات بمتابعة أعمال الإعداد لإجراءات الاعتماد والترخيص لخدمات الملاحة الجوية التي تقوم بها شركة النافيسات مع إمكانية الإضافات والتعديلات المناسبة.</p> <p>(ب) عرض وثيقتي خطة ومتطلبات الترخيص على الإدارة العامة للهيئة لتحويلهما على لجنة السلامة للإفادة بالرأي.</p>	3

التاريخ	الإجاز	الجهة المسئولة	الموضوع	التوصية رقم
	إجراءات الخاصة بتمويل المشروع (Fund raising) وذلك حسب قرار الجمعية العامة للهيئة رقم (3-ج ع 13/)			
15 نوفمبر 2010	<p>1. خاطبت الإدارة العامة الشركة القائمة على المشروع للاستفسار عن المعايير التي تم على إثرها اختيار خمس الدول من الهيئة. و قد أخطرت الشركة عن تلك المعايير.</p> <p>2. قامت الإدارة العامة للهيئة بمخاطبة جميع الدول العربية الأعضاء بالكتاب 1026 بتاريخ 25 أكتوبر 2010 لموافاة الإدارة العامة بأسماء و وسائل الاتصال بممثلي الدول العربية للعمل مع الهيئة والجهات والشركات الأوروبية المشتركة في مشروع SIRAJ و تم تعيين 10 ممثلين عن الدول الأعضاء</p> <p>-----</p> <p>و لقد استوفى العمل في مشروع SIRAJ بعض المراحل كتحضير خطة عمل وطنية لإدخال خدمات الملاحة عبر المنظومة الأوروبية (EGNOS) في المنطقة العربية و تم الشروع في و دراسة جدوى المصاحبة. و نظرا للأوضاع السياسية القائمة بدولة ليبيا ، و قرار سلطة الطيران بدولة الإمارات العربية المتحدة تجميد اشتراكها في هذا المشروع بعد إجرائها لتقييم وطني عن مدى استفادة شركات الطيران و المطارات بها من خدمات الملاحة عبر الأقمار الصناعية بتقنية SBAS ، وحيث أن المشروع لا تتجاوز مدته 18 شهرا (ينتهي في ابريل 2012) ، ارتأى القائم على فريق العمل القائم على المشروع اقتراح تعويض مشاركة دولتي ليبيا و الإمارات العربية المتحدة ، بدولتي الأردن و عمان طبقا لنفس معايير</p>	الإدارة العامة للهيئة	<p>مشروع SIRAJ</p> <p>الموافقة على توصيات لجنة الملاحة الجوية الصادرة في هذا الخصوص.</p> <p>1. مخاطبة مدير مشروع SIRAJ من الشركة الأوروبية Pildo للاستفسار عن المعايير التي تمت للاختيار كل من المملكة العربية السعودية و موريتانيا و ليبيا و دولة الإمارات العربية المتحدة لتمثيل المنطقة العربية. مع موافاة الدول العربية غي أسرع وقت ممكن.</p> <p>2. تفعيل القرار رقم (3 - ج ع 13/) الفقرة 9 لاجتماع الجمعية العامة للهيئة في دورتها رقم 13 التي أقيمت بالرباط يومي 14 - 15 مايو 2010 بتعيين و تسميت ممثل ثابت عن كل دولة عربية للعمل في المشروع ،</p>	4

التاريخ	الإيجاز	الجهة المسئولة	الموضوع	التوصية رقم
	<p>الانتقاء السالفة الذكر. و لقد تمت موافقة سلطة الفضاء الأوروبي للملاحة بالأقمار الصناعية على هذا التعويض.</p> <p>و سوف يتم إقامة ورشة عمل حول تطبيقات الملاحة الجوية بواسطة الأقمار الصناعية (GNSS) في 12 و 13 يوليوز 2011 بداكار حيث وجهت الدعوة للمشاركة في هذا الاجتماع لمختلف الدول الأعضاء. و تحت الإدارة العامة للهيئة على المشاركة الكثيرة في هذه الندوة.</p> <p>كما أوصت لجنة الملاحة الجوية في اجتماعها رقم 25 بالرباط خلال فترة 19 - 21 أبريل 2011 ، على ما يلي :</p> <p>1. الطلب من الإدارة العامة دعوة منسقي المشروع (المغرب، السعودية، موريتانيا و الأردن) للاجتماع مع رئيس لجنة الملاحة وخبير الملاحة بالهيئة وذلك على هامش ورشة العمل المزمع عقدها في الفترة 12-13 يوليو 2011م بمدينة داكار بالسنغال للتنسيق فيما بينهم.</p> <p>2. قيام خبير الملاحة الجوية بتقديم ملخص (ورقة عمل أو ورقة معلومات) عن مستجدات المشروع وذلك في اجتماع اللجنة القادم.</p>			
				.



الهيئة العربية للطيران والملاحة

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

إنجازات الهيئة في مجال الملاحة الجوية

خلال الفترة من ديسمبر 2010 حتى يوليو 2011

مقدمة من الإدارة العامة للهيئة

1- عرض الموضوع:

بالإضافة إلى أعمال اجتماع لجنة الملاحة الجوية التي عقدت في أبريل 2011، وتهيئة الوثائق الخاصة باجتماع المجلس التنفيذي رقم (39)، تم إنجاز بعض الفعاليات في مجال الملاحة الجوية خلال سنة 2011.

2- الإنجازات:

أولاً: انطلاقاً من الرؤيا و الرسالة الجديتين للهيئة والتي تم اعتمادهما من المجلس التنفيذي الاستثنائي رقم 37 ، وفي انتظار إقرارهما من الجمعية العامة المقبلة، وفي محاولة الأخذ بمبدأ الاستباقية في الأداء تمت مراجعة أهداف ومسؤوليات للملاحة الجوية، وكذا اقتراح منهجية مستحدثة لتقييم الأداء، سعياً لتحديد مسار عمل اللجنة بصورة منهجية وعلمية.

ثانياً: قامت الإدارة العامة بالهيئة بالتنسيق مع الشركات الأوروبية العاملة في مجال GNSS للاشتراك معهم في مشروع SIRAJ الذي يهدف إلى إدخال ونشر وعرض منظومة الملاحة التعزيزية بالأقمار الصناعية EGNOS للمنطقة العربية بتمويل كامل من الإتحاد الأوروبي. وشرع العمل في المشروع ، حيث تم تحضير خطة عمل وطنية لإدخال خدمات الملاحة عبر المنظومة الأوروبية (EGNOS) في المنطقة العربية في مجال الطيران المدني لصالح دولتي المملكة العربية السعودية و المملكة المغربية في انتظار استكمال العمل بالنسبة للدول المشاركة الأخرى ولقد بدأ العمل أيضا في تهيئ دراسة جدوى المصاحبة لخطة العمل.

ثالثاً: قامت الملاحة الجوية بالهيئة بتنظيم وإقامة عدد 02 فعاليات من (ندوات وورش وعقد لجان وفرق ومجموعات عمل منبثقة) خلال هذه الفترة حضرها 38 مشارك من معظم الدول العربية الأعضاء في الهيئة، وقام بإلقاء المحاضرات بها عدد 04 خبراء أجانب من بيوت الخبرة العالمية المتخصصة في مجالات الملاحة الجوية المختلفة بالإضافة إلى خبراء عن مكتب الايكاو الإقليمي الأوروبي ورؤساء المجال الأوروبي المتكامل فاب بلو ميد وفاب أوروبا المركزية .

ملحوظة: مرفق مع هذه الورقة جدول ملخص لإنجازات الهيئة في مجال الملاحة الجوية من تنظيم وإعداد الأنشطة المختلفة للندوات وورش العمل والدورات التدريبية بالإضافة لاجتماعات لجنة الملاحة الجوية وفرق العمل المنبثقة منها في الفترة من ديسمبر حتى يوليو 2011.

المطلوب:

الإحاطة علماً بالأنشطة والفعاليات التي قامت بها الهيئة العربية للطيران المدني في مجال الملاحة الجوية خلال الفترة من ديسمبر حتى يوليو 2011.

ملخص لاجتماعات وفعاليات الملاحة الجوية
(لجان الملاحة الجوية + فرق عمل + ندوات + ورش عمل + دورات تدريبية + مهمات تأهيل)
الفترة من ديسمبر حتى يوليو 2011

Name of the Event	الدول العربية الممثلة في الاجتماع	عدد المحاضرين	العدد الإجمالي للحضور	المكان	التاريخ	مسمى الفاعلية	م
Support to ANAC Mauritania	-	-	-	نواكشوط	10 - 04 فبراير 2011	مهمة دعم وكالة الوطنية للطيران المدني الموريتانية	1
Support to ANAC Mauritania	-	-	-	نواكشوط	05 - 02 مارس 2011	مهمة دعم وكالة الوطنية للطيران المدني الموريتانية	2
Seminar FAB Functional Airspace Bloc	7	4	18	الرباط	18 - 17 أبريل 2011	ندوة عن المجال الجوي المتكامل	3
ANC/25	9	2	20	الرباط	21 - 19 يوليو 2010	لجنة الملاحة الجوية رقم 25	4
Support to ANAC Mauritania	-	-	-	نواكشوط	25 ابريل - 01 مايو 2011	مهمة دعم وكالة الوطنية للطيران المدني الموريتانية	1
	16	6	38			المجموع	



الهيئة العربية للطيران المدني

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

مراجعة مهام ومسئوليات لجنة الملاحة الجوية

مقدمة من الإدارة العامة للهيئة

ملخص

تعرض هذه الورقة نبذة عن مراجعة مهام ومسئوليات لجنة الملاحة الجوية بما يساهم في تحسين أداؤها وذلك انطلاقاً من الرؤيا و الرسالة الجديتين للهيئة والتي تم اعتمادهما من المجلس التنفيذي الاستثنائي رقم 37. الإجراء المطلوب بالفقرة 4.

1. مقدمة :

انطلاقاً من الرؤيا والرسالة الجديتين للهيئة والتي تم اعتمادهما من المجلس التنفيذي الاستثنائي رقم 37 ، وفي محاولة الأخذ بمبدأ الاستباقية في الأداء، وسعيًا لتحديد مسار عملها بصورة منهجية وعلمية، تم من خلال اجتماع لجنة الملاحة الجوية رقم 25 ، اقتراح مراجعة أهداف ومسئوليات هاته اللجنة، وكذا اقتراح منهجية مستحدثة لتقييم أدائها.

2. تذكير بالرؤيا و الرسالة و الأهداف الإستراتيجية و الأدوار الرئيسية المعتمدة من المجلس التنفيذي الأخير

عقب انعقاد اجتماع المجلس التنفيذي في دورته (38) بصفة استثنائية بالرباط يومي 1 و 2 مارس 2011، أوصى المجلس بالموافقة على الرؤيا والرسالة والقيم والأدوار الأساسية والأهداف الإستراتيجية، حيث أن نص التوصية (رقم 2- م ت/38) يشير إلى:

- الموافقة على مقترح صياغة **الرؤية** كما يلي:

" كيان فاعل مستقل داعم لمسيرة قطاع الطيران المدني العربي نحو الريادة".

- الموافقة على مقترح صياغة **الرسالة** كما يلي:

" دعم قطاع الطيران المدني العربي نحو الريادة بالتنسيق بين الدول الأعضاء والدفاع عن مصالحهم، والاهتمام بتطوير قدراتهم وتقديم خدمات استشارية وتدريبية متميزة ودعمهم في المحافل الإقليمية والدولية والترويج لإنجازاتهم".

- الموافقة على مقترح القيم التالية:

- التضامن: العمل كتكتل موحد وإحياء روح الفريق الواحد
- الالتزام: الالتزام بتحقيق الأهداف والنتائج المرجوة.
- الحيادية والموضوعية: عدم التحيز والحرص على الإنصاف والمحافظة على المصلحة المشتركة
- الكفاءة: الاستخدام الأمثل لأتسب الموارد في تحقيق أهداف الهيئة.
- المصداقية: الالتزام بتوفير المعلومات الدقيقة في الوقت المناسب وتوضيح مصادرها بشفافية.
- الانتماء: الولاء المؤسسي والإقليمي للهيئة

- الموافقة على مقترح الأهداف الإستراتيجية التالية بعد ربطها بمقترح الأدوار الرئيسية المنفق عليها:

الأهداف الإستراتيجية المقترحة	الأدوار الرئيسية
تحقيق التكامل وتنسيق المواقف بين الدول الأعضاء ومع التكتلات الإقليمية والدولية.	تنسيق
المشاركة والتمثيل الفعال في المحافل الإقليمية والدولية للدفاع عن المواقف والمصالح العربية.	تمثيلي ودفاعي
توفير الخدمات الاستشارية والتدريبية وتسهيل تبادل الخبرات	استشاري و تدريب
الارتقاء بمجال البحوث والدراسات وتعزيز مكانة الهيئة كمصدر موثوق به للمعلومات والإحصائيات.	ترويجي
الترويج لإجازات وأنشطة قطاع الطيران المدني العربي.	
تطوير الأنظمة الداخلية وتبني أساليب فاعلة لإدارة الموارد.	

3. مراجعة مهام ومسؤوليات لجنة الملاحة الجوية

1.3 التنكير بمهام ومسؤوليات لجنة الملاحة الجوية.

1.1.3 قبل الشروع في مراجعة مهام ومسؤوليات لجنة الملاحة الجوية في الهيئة، فإنه من الضروري التنكير بالمحاور الرئيسية الحالية لإستراتيجية الهيئة في مجال الملاحة الجوية، المعتمدة من خلال اللوائح التنظيمية لها، حيث تتمثل في:

1. تنفيذ خدمات الملاحة الجوية،
2. تحسين مستوى سلامة خدمات الملاحة الجوية،
3. تعبئة مستوى سلامة الملاحة الجوية،
4. التنسيق والتعاون بين الدول الأعضاء،
5. التعاون على الصعيد الدولي

2.3 مراجعة مهام ومسؤوليات لجنة الملاحة الجوية

1.2.3 في محاولة للأخذ بمبدأ الاستباقية في الأداء، اقترحت الإدارة العامة على لجنة الملاحة الجوية مراجعة مهامها ومسؤولياتها بما يتماشى مع الرؤيا والرسالة والأهداف الإستراتيجية المعتمدة من المجلس التنفيذي الاستثنائي رقم 38 ، و لقد وافق على هذا الاقتراح أعضاء لجنة الملاحة الجوية في اجتماعهم رقم 25 الذي عقد بالرباط في الفترة 19 - 21 ابريل 2011. و هو كالتالي:

2.2.3 الربط فيما بين الأهداف الرئيسية للملاحة الجوية والأدوار الجوهرية للهيئة وكذا الأهداف الإستراتيجية للإيكاو.

الأهداف الرئيسية في ميدان الملاحة الجوية و علاقتها بالأدوار الرئيسية للهيئة والأهداف الإستراتيجية للإيكاو

وسائل العمل	الأهداف الإستراتيجية للإيكاو	الأدوار الرئيسية للهيئة						الأهداف الرئيسية في ميدان الملاحة الجوية	
		ترويجي	تدريبي	استشاري	دفاعي	تمثيلي	تنسيقي		
<ul style="list-style-type: none"> • تبادل الخبرات • التوأمة الفنية و التقنية بين الدول الأعضاء • إنشاء التكتلات الشبه الإقليمية للمناطق المتجانسة • إنشاء موقع إلكتروني للتجارب المميزة في ميدان الملاحة الجوية • موائمة مستويات الملاحة الجوية فيما بين الدول الأعضاء لتحسين كفاءة و مرد ودية المجالات الجوية بالمنطقة العربية • تركيز الجهود على الدول ذات الأولوية أو ذات الاحتياجات المستعجلة • إنشاء فرق عمل بالتوازي ATM و CNS 	A		×	×				1- الارتقاء بمستوى خدمات الملاحة الجوية بالدول الأعضاء من خلال تنفيذ القواعد القياسية والإرشادات الموصى بها من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني و الاستفادة من أفضل الممارسات	
	A		×	×				2- رفع مستوى سلامة الملاحة الجوية	
	A & C				×				3- موائمة وتحسين مستوى أداء خدمات الملاحة الجوية على صعيد المنطقة العربية
	A & C			×					4- الارتقاء بالمستوى الفني للكوادر العربية المختصة في مجال الملاحة الجوية والعمل على تحديث المعلومات لديها
	A		×		×				5- تنسيق سياسات تخطيط الأجواء بالدول العربية الأعضاء والعمل على تناغم خططها في الملاحة الجوية على المستوى الإقليمي والدولي .

3.2.3 إنشاء مصفوفة المحاور الأساسية للملاحة الجوية

SAR	MET	AIM	S	N	C	ASM	ATFM	SAF	REG	المحاور الأساسية الأهداف الرئيسية في الملاحة الجوية
البحث و الإنقاذ	الأرصاد الجوية للملاحة	إدارة معلومات الطيران	الاستطلاع	الملاحة	الاتصال	إدارة الفضاء الجوي	إدارة انسيابية الحركة الجوية	سلامة الملاحة الجوية	قوانين و مراسيم / اللوائح	
									×	1- الارتقاء بمستوى خدمات الملاحة الجوية بالدول الأعضاء من خلال تنفيذ القواعد القياسية والإرشادات الموصى بها من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني و الاستفادة من أفضل الممارسات
								×		2- رفع مستوى سلامة الملاحة الجوية
×	×	×	×	×	×					3- موائمة وتحسين مستوى أداء خدمات الملاحة الجوية على صعيد المنطقة العربية
×	×	×	×	×	×	×	×	×	×	4- الارتقاء بالمستوى الفني للكوادر العربية المختصة في مجال الملاحة الجوية والعمل على تحديث المعلومات لديها
						×	×			5- تنسيق سياسات تخطيط الأجواء بالدول العربية الأعضاء والعمل على تناغم خططها في الملاحة الجوية على المستويين الإقليمي والدولي .

تنفيذ إستراتيجية الهيئة في ميدان الملاحة الجوية وقياس أدائها

النسب					النسبة الحالية	مؤشر الأداء	الأهداف الرئيسية في ميدان الملاحة الجوية
2015	2014	2013	2012	2011			
						<ul style="list-style-type: none"> - متوسط نسبة النقص في تطبيق مقاييس ICAO الواردة في تقرير التدقيق على سلطات الطيران المدني المعنية - عدد أوجه القصور التي تم التغلب عليها في الدول الأعضاء 	<p>1- الارتقاء بمستوى خدمات الملاحة الجوية بالدول الأعضاء من خلال تنفيذ القواعد القياسية والإرشادات الموصى بها من قبل المنظمة الدولية للطيران المدني والاستفادة من أفضل الممارسات.</p>
						<ul style="list-style-type: none"> - متوسط نسبة الحوادث في المنطقة 	<p>2- رفع مستوى سلامة الملاحة الجوية</p>
						<ul style="list-style-type: none"> - نسبة تطبيق أدنى مستويات الفصل الأفقي بين المجالات الجوية المتجاورة في المنطقة العربية - نسبة تطبيق مخرجات دراسة CNS/ATM على الصعيدين العربي والوطني (لكل دولة) - عدد الرادارات الاستطلاعية التي شكلت مصدر تبادل المعلومات الرادارية في أكثر من مجال جوي، - عدد الأنظمة التي تم ربطها بين أكثر من دولة 	<p>3- موائمة وتحسين مستوى أداء خدمات الملاحة الجوية على صعيد المنطقة العربية.</p>
						<ul style="list-style-type: none"> - عدد الفعاليات المقامة - عدد المشاركين في الفعاليات 	<p>4- الارتقاء بالمستوى الفني للكوادر العربية المختصة في مجال الملاحة الجوية والعمل على تحديث المعلومات لديها</p>
						<ul style="list-style-type: none"> - عدد الطرق الجوية المستحدثة الإقليمية والقطاعات التي أقيمت داخل الفضاء الجوي العربي. - عدد المشاريع المنجزة في إطار التعاون الثنائي أو المتعدد الأطراف فيما يخص الملاحة الجوية 	<p>5- تنسيق سياسات تخطيط الأجواء بالدول العربية الأعضاء والعمل على تناغم خططها في الملاحة الجوية على المستوى الإقليمي والدولي .</p>

3.3 الخطة التنفيذية

اهداف هيئة	تتبع المهمة	المسؤول	التاريخ	تعريف المحور		محور
				الدول الاعضاء المعنية	المهمة وصف	مهمة رقم
REG01 قوانين ومراسيم						
هدف 1، 4، 5						REG1.1 التغلب على أوجه القصور:
-	طور التنفيذ	الادارة العامة	31 مايو 2011	الكل	جرد لأوجه القصور المتعلقة بالملاحة الجوية المدونة بالوثائق المعنية لمنظمة ICAO	REG1,1,1
	طور التنفيذ	الادارة العامة	31 مايو 2011	الكل	القيام بدراسة أولية لتوزيع أوجه القصور على الدول ومدى أهميتها وأولويتها	REG1,1,1
	طور التنفيذ	الادارة العامة	15 يونيو 2011	الكل	تحديد أوجه القصور التي تواجه العدد الأكبر من الدول الأعضاء	REG1,1,2
	طور التنفيذ	الكل	31 سبتمبر 2011	الكل	البحث على أفضل الحلول والإجراءات والتجارب التي أثبتت فعاليتها في التغلب على أوجه القصور المحددة لدى الدول العربية أو خارجها	REG1,1,3
	طور التنفيذ	فريق خاص	31 نوفمبر 2011	المعنية	وضع هذه الحلول والتجارب في متناول الدول المعنية ببرمجة مهام خاصة لدى الدول المعنية مستهدفة اوجه القصور المحددة سابقا	REG1,1,4
	طور التنفيذ	الادارة العامة	31 نوفمبر 2011	المعنية	استضافة المسؤولين على هذه التجارب لعرضها على الدول	REG1,1,5
	طور التنفيذ	الادارة العامة	31 ديسمبر 2011	المعنية	إنشاء مواقع إلكترونية (BLOG) مخصصة لنشر هذه التجارب على المختصين بالدول الأعضاء	REG1,1,6

4. الإجراء المطلوب:

- دعوة أعضاء المجلس التنفيذي إلى ما يلي:
- أ) الإطلاع على مهام ومسؤوليات لجنة الملاحة الجوية التي تم الموافقة عليها من أعضاء لجنة الملاحة الجوية.
 - ب) اعتماد مهام ومسؤوليات لجنة الملاحة الجوية بصيغتها الجديدة.
 - ج) الموافقة على توصية لجنة الملاحة الجوية رقم (1 ، م ج / 25).

.....



الهيئة العربية للطيران المدني

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

الدعم التقني والتأهيل لفائدة الدول ذات الحاجيات المستعجلة مقدمة من الإدارة العامة للهيئة

ملخص

تعرض هذه الورقة التوجهات الجديدة للإدارة العامة للهيئة العربية للطيران المدني فيما يخص القيام بالدور المنوط بها في توفير الدعم الفني لقطاع النقل الجوي بالدول العربية الأعضاء. وتعرض الإدارة العامة على أنظار المجلس التنفيذي تجربتها في هذا الباب بخصوص الدعم الفني لسلطة الطيران المدني الموريتانية.

1. مقدمة :

تبعاً لمخرجات دراسة CNS/ATM التي أنجزتها الهيئة العربية للطيران المدني في سنة 2004 والتي دعت من خلال بعض توصياتها إلى إعادة هيكلة الهيئة بشكل يمكن من إبراز دورها الاستشاري على المستوى الفني والتقني. وتبعاً أيضاً لمخرجات المرحلة الثانية من مشروع التحول الشامل الذي تم من خلال التأكيد على الدور الاستشاري للهيئة والذي يجب أن يمثل أحد أدوارها الرئيسية للخمس سنوات المقبلة. وعلى غرار ما قدمته الهيئة من دعم على مستوى العلاقات الدولية في موضوع الحضر الجوي المفروض على سوريا والسودان، وأيضاً الحضر الذي فرضته بعض الدول الأوروبية على اليمن فيما يخص رحلات الركاب والشحن وعبور الأجواء الأوروبية.

ورداً على طلب سلطة الطيران المدني الموريتانية، بادرت الإدارة العامة إلى القيام بأولى نشاطاتها في مجال الدعم التقني للدول، حيث توجهت بعض بعثات التقنية إلى الوكالة الوطنية للطيران المدني لمحاولة التغلب على الأسباب التي أدت إلى تواجد هذه السلطة ضمن اللائحة السوداء الأوروبية، وكذا التقليل من نسبة النقص في مستوى تفعيل توصيات عملية التدقيق الدولي للأيكاف الذي أجري على موريتانيا سنة 2008.

2. وضع منهجية لعمل الهيئة في مجال الدعم التقني

انطلاقاً من تجربة الهيئة العربية للطيران المدني في ميدان الدعم التقني لسلطة الطيران المدني الموريتانية والرضى الذي أثبتت عنه هذه السلطة في هذا الباب واستجابة لطلب تقديم الدعم التقني من الهيئة الصادر خلال اجتماعات اللجان الفنية الماضية، تقترح الإدارة العامة وضع منهجية لتوطيد عمل الهيئة في ميدان الدعم التقني والتأهيل وكذا إبراز دورها الاستشاري على الساحة، حيث تقوم هذه المنهجية على :

1. دعوة الدول الراغبة في ذلك لمراسلة الإدارة العامة بخطاب تحدد من خلاله بدقة المجالات التي تستدعي دعم الهيئة التقني.
2. قيام الإدارة العامة بدراسة الطلب وتحديد نطاق المساعدة التقنية وكذا الخبرة الضرورية لهذه العملية والمدة الكافية لعمل فريق الخبراء.
3. قيام الإدارة العامة بانقاء الخبراء المعنيين من الدول الأعضاء والإدارة العامة ورصد الموارد المالية والتقنية المتعلقة بمهمة الدعم التقني المعنية.
4. إخطار سلطة الطيران المدني المعنية عن مقتضيات إجراء مهمة الدعم التقني (التوقيت، تركبة فريق الخبراء، الأهداف المتوخات ...)
5. قيام القائم على فريق الخبرة بتقديم تقرري عن أداء المهمة في مدة لا تتجاوز 4 أسابيع عن انتهاء المهمة.
6. قيام سلطة الطيران المدني المعنية بتقييم أداء فريق الخبرة فيما يخص الأهداف المسطرة له، في مدة لا تتجاوز 4 أسابيع عن انتهاء المهمة .
7. وضع مؤشرات لقياس أداء هذا البرنامج.

الإجراء المطلوب:

دعوة أعضاء المجلس التنفيذي إلى ما يلي:

أ/ الاطلاع على ما قامت به الإدارة العامة للهيئة فيما يخص الدعم التقني لفائدة الوكالة الوطنية للطيران المدني الموريتانية.

ب/ الموافقة على المنهجية المقترحة لتوجيه عمل الهيئة في مجال الدعم التقني والتأهيل لصالح الدول الأعضاء ذات الحاجيات المستعجلة.



ورقة عمل

الهيئة العربية للطيران المدني

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

برنامج الايكاو حول الجيل القادم من العاملين
في مجال الطيران المدني
مقدمة من الإدارة العامة للهيئة

ملخص

تعرض هذه الورقة نبذة عن المؤتمر الإقليمي لإفريقيا حول الجيل القادم من العاملين في حقل الطيران المدني NGAP ونظام التكوين TRAINAR PLUS الذي تم عقده بالرباط خلال الفترة 18 - 20 مايو 2011 ، حيث تم تداول التحديات التي تطرحها إشكالية تناقص الموارد البشرية العاملة بمجال الطيران المدني في ظل النمو المتسارع للحركة الجوية وتزايد أساطيل الطائرات في محاولة للاستجابة للتطور الذي يعرفه قطاعي السياحة والتجارة العالميتين. الإجراء المطلوب بالفقرة 5.

1. مقدمة:

في إطار التعاون مع الدول الأعضاء ومتابعة الأنشطة والفعاليات الإقليمية في الدول العربية مع باقي المنظمات والهيئات الأخرى، وبالإشارة إلى الدعوة الموجهة إلى الهيئة من سلطة الطيران المدني المغربي لحضور المؤتمر الإقليمي لإفريقيا حول الجيل القادم من العاملين في حقل الطيران المدني، تم مشاركة الهيئة في هذه الفعالية. ونظرا لأهمية هذا الموضوع و تأثيره على قطاع الطيران المدني الدولي أرتأت الإدارة العامة تناوله خلال اجتماع المجلس التنفيذي للهيئة رقم 39.

2. الحضور

حضر المؤتمر عدد 54 ممثل عن 27 دولة إفريقية وأسيوية وأوروبية منها 12 ممثل عن 7 دول عربية، كما حضره ممثلون عن الشركات والهيئات والمنظمات الآتية:
- المكتب الإقليمي للأيكاو واتحاد النقل الدولي واتحاد المطارات الدولي وشركة بوينغ وشركة "TALES" بالإضافة إلى الهيئة العربية للطيران المدني.

3. خلاصة:

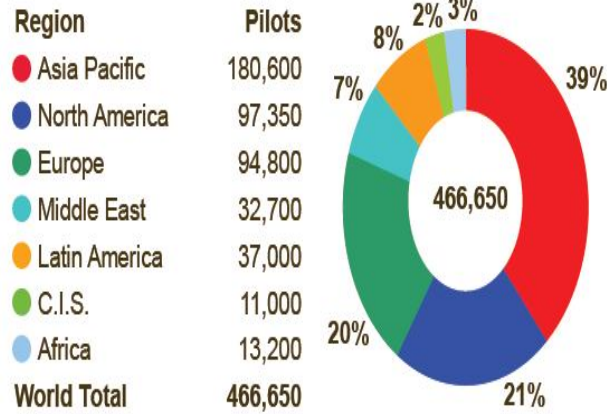
شكل هذا المؤتمر أرضية لتبادل التجارب والأفكار حول منهجية التكوين وضمان مستويات متكافئة لخريجي مؤسسات ومراكز التكوين في قطاع الطيران المدني. ومن خلال مختلف العروض التي أقيمت، اتفق المشاركون على بعض المعطيات منها:

- الارتفاع للموسم لفئة العاملين في مجال الطيران المدني الذين سيحاولون على التقاعد في العقد المقبل.
- الحاجة المتزايدة إلى المواد البشرية بقطاع الطيران المدني.

- تسارع النمو الصناعي بقطاع الطيران المدني بوتيرة تفوق الطاقة الاستيعابية لمراكز و مؤسسات تكوين العاملين بهذا القطاع.
- تفاقم تكاليف التكوين و التكوين المستمر والتخصصي خاصة في مواكبة التطور التقني و الفني الذي تتميز صناعة الطيران المدني.
- ضرورة إيجاد السبل التي من شأنها استقطاب الأعداد الكافية من شباب "الجيل الرقمي" نظرا للمنافسة التي تطرحها القطاعات الأخرى وذلك فيما يخص القارة الأوروبية والأمريكية.
- أما فيما يخص القارة الإفريقية (و الآسيوية) فنظرا لوفرة الطاقات الشابة المقبلة على هذا القطاع، يستوجب تكثيف الجهود لوضع آليات متطورة لحسن انتقاء المرشحين بما يوافق احتياجات شركات ومصنعي ومقدمي الخدمات في مجال الطيران المدني.
- أكدت الدراسات على أن احتياجات هذا القطاع سوف تبلغ في 20 سنة المقبلة ما يعادل:
 - o 25.000 طائرة جديدة، و
 - o 330.000 طيار، و
 - o 450.000 عمال صيانة و
 - o 70.000 مراقب جوي.
- o و ان متوسط عمر المهندسين و التقنيين العاملين بهذا القطاع على الصعيد العالمي يقارب 40 سنة و 54 سنة في الولايات المتحدة الأمريكية.

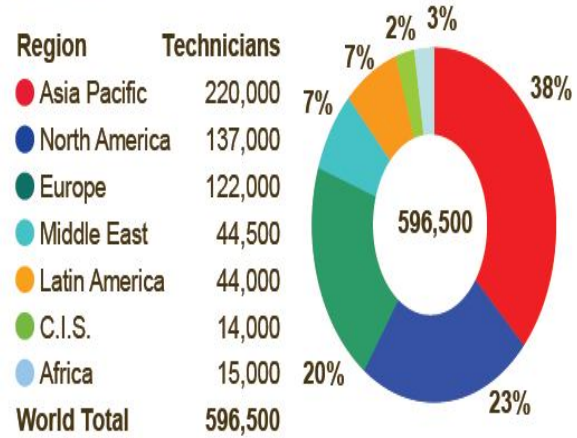
New pilots by region

2010-2029



New technicians by region

2010-2029



مصدر المعلومات من دراسة إحصائية لشركة بوينغ، حيث نلاحظ بعض الاختلاف في الأرقام بالمقارنة مع دراسة الأيكاو.

4. توصيات مؤتمر مراكش

انتهى المشاركين في المؤتمر الإقليمي للأيكافو بإفريقيا حول الجيل القادم من العاملين في مجال الطيران المدني "NGAP" ونظام تزيين "Trainer plus" الذي عقد بمراكش أيام 18 و 19 و 20 ماي 2011 بتنظيم من وزارة التجهيز والنقل المغربية إلى التوصيات التالية:

1. حث جميع العاملين في قطاع الطيران المدني بإفريقيا على الانخراط في مفهوم وأهداف برنامج "NGAP" للأيكافو.
2. تشجيع الدول على المساهمة في إنشاء الجمعية القارية (إفريقيا) لمراكز ومؤسسات التكوين العاملة بقطاع الطيران المدني.

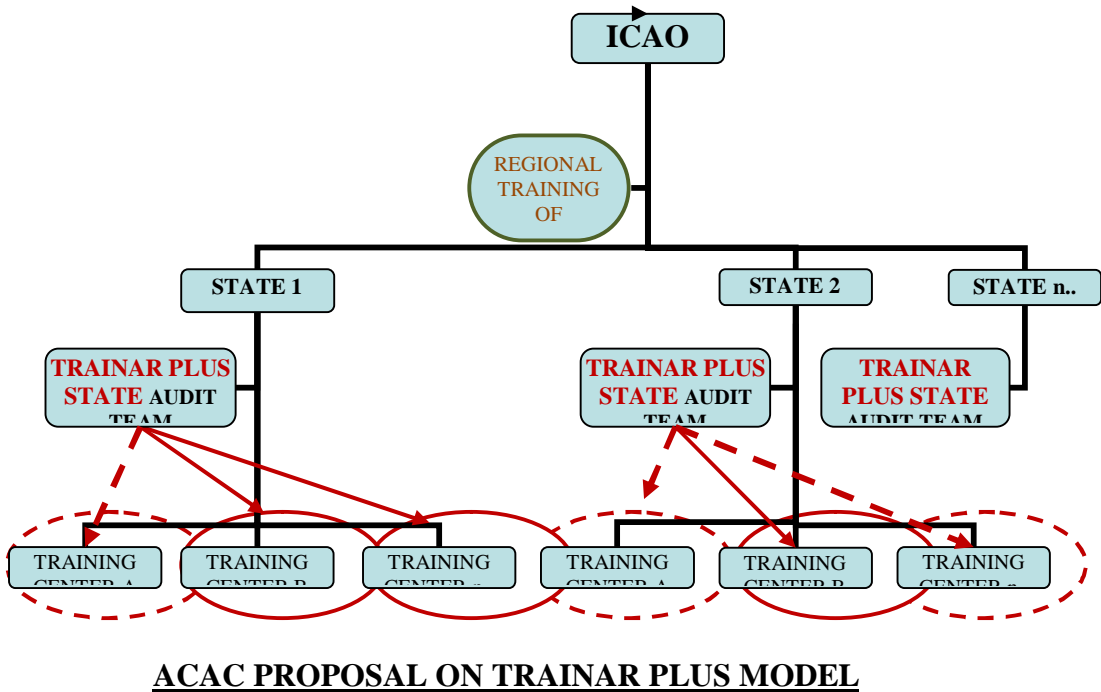
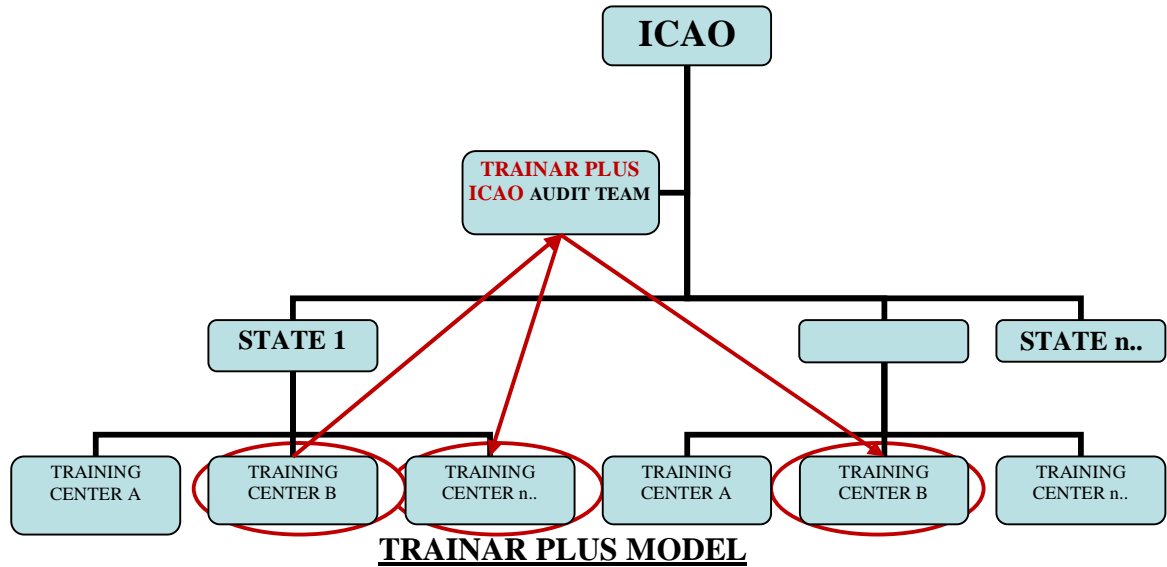
نظرا لأهمية هذا الموضوع على الصعيدين الدولي و العربي و مدى تأثيره على نمو النقل الجوي، و نظرا لغياب محاور عن مراكز و مؤسسات التكوين في المنطقة العربية، ارتأت الإدارة العامة إقتراح ما يلي :

- إيجاد الأرضية المناسبة لإنشاء **جمعية عربية لمؤسسات ومراكز التكوين** في مجال الطيران المدني انطلاقا من أعمال فريق التكوين والتدريب لدى الإدارة العامة للهيئة في هذا الباب.

o تقوم هذه الجمعية على رفع تحديات تنمية الموارد البشرية للطيران المدني بالمنطقة العربية، و التي تتعلق بمواكبة الطلب المتزايد على العاملين بهذا القطاع في ظل محدودية الطاقة الاستيعابية لمراكز التكوين بها.

○ يمكن تحديد استراتيجية هذه الجمعية في توحيد المعايير والمقاييس والمتطلبات في ميدان التكوين، العمل على تحسين التنسيق والتعاون بين مراكز التكوين، و إنشاء مراكز التفوق و اعتماد معايير مشتركة لتبادل الاعتراف بالشهادات و الدبلومات.

- إن برنامج "Trainer plus" يعتمد حاليا على المصادقة المباشرة لفريق خبرة من الأيكاو على برامج مؤسسات التكوين، وهذا ما يخالف توجهات الجمعية العمومية الأخيرة (رقم 37) للأيكاو حيث دعت إلى التوجه للاعتماد المتزايد على المكاتب الإقليمية والجهوية، وهو ما يتعارض أيضا مع مبدأ الازدواجية في العمل حيث أن الأيكاو تدعو الدول إلى ترخيص هذه المؤسسات مرتكزة على معايير منهجية معتمدة من الأيكاو. فإننا نقترح إذن **تفويض الأيكاو لفرق مختصة من الدول** لترخص مراكز ومؤسسات التكوين في مجال الطيران تحت برنامج "Trainer plus" بدل القيام بذلك مباشرة من الأيكاو مع الحرص على تخصيص برامج مكثفة لإعداد الفرق المختصة المشرفة على ترخيص مراكز ومؤسسات التكوين المعنية.



5. . الإجراء المطلوب:

دعوة أعضاء المجلس التنفيذي إلى ما يلي:

- (د) الموافقة على إنشاء جمعية عربية لمؤسسات ومراكز التكوين في مجال الطيران المدني انطلاقاً من أعمال فريق التكوين والتدريب لدى الإدارة العامة للهيئة تعمل تحت مظلة الهيئة.
- (هـ) التعريف بهذه الجمعية لدى القائمين على برنامج NGAP بمنظمة الايكاو.
- (و) قيام فريق التدريب للهيئة بالدراسة و إيداء الرأي في موضوع مخاطبة الايكاو فيما يخص تفويض عملية المصادقة على برامج ترينر للتكوين إلى فرق وطنية ذات الاختصاص بشرط خضوعها لتكوين في هذا المجال مصادق عليه من الايكاو ، على أن تعرض النتائج خلال المجلس التنفيذي المقبل.



الهيئة العربية لطيران النقل

مرفق أ

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

نبذة عن برنامج العمل اليومي للمؤتمر

3. أعمال الاجتماع في اليوم الأول

افتتح الاجتماع السيد/ بنجلون، الكاتب العام لوزارة التجهيز والنقل بالمملكة المغربية مرحبا بالحضور و متمنيا للجميع بالتوفيق في فعاليات هذا المؤتمر والخروج بنتائج ملموسة على أرض الواقع. كما أشرف أيضا على ترأس هذا المؤتمر المدير العام لسلطة الطيران المدني والمدير العام للمكتب الوطني للمطارات والمدير الإقليمي للشرق الأوسط وممثل منظمة الأيكاو.

وتلا هذا الافتتاح عدة عروض تحت بند المنظمات الدولية قدمها كل من ممثلو منظمة الأيكاو واتحاد المطارات الدولي والأياتا، وتم التذكير بالتطور السريع لقطاع الطيران المدني من خلال نتائج الدراسات الإحصائية الأخيرة حيث أن توسع التجارة الدولية وانفتاحها على العولمة من جهة والتطور الذي يعرفه قطاع السياحة العالمية من جهة أخرى يوحي بضرورة تطوير أساطيل الطائرات الحالية إلى الضعف في أفق 20 سنة القادمة، مما يطرح بدوره عدة تحديات على المتدخلين بالقطاع من مصنعي الطائرات وشركات الطيران ومقدمي خدمات الملاحة الجوية والتي تتجلى أهمها في إعداد الموارد البشرية الكافية وذات الكفاءة لضمان استمرار نقل المسافرين والبضائع بمستوى السلامة الجوية المحدد.

كما عرفت الفترة الثانية عدة عروض تمحورت حول بند شركات للطيران قدمها كل من ممثلي أكاديميات التكوين التابعة لشركات الطيران التالية Egyptair, RAM ، حيث تم إلقاء الضوء على الخدمات التي تقدمها هذه المعاهد من تكوين الأطر والعاملين بهذا الميدان من طيارين ومهندسي الملاحة الجوية وتقني إصلاح الطائرات وتقني تشغيل الطائرات، وعلى المنشآت والأجهزة "محاكيات الطيران" التي يوفرها لهذا الغرض، وكذا الأساليب والمناهج العلمية المتبعة لإعداد كل العاملين بهذا القطاع. وتمت الإشارة أيضا إلى ضرورة مجارات مناهج التعليم والمقررات للنمو المتسارع الذي يتميز به هذا القطاع.

وعرفت الفترة الثالثة من هذا اليوم والتي خصت التجارب الدولية في هذا المجال تقديم عروض من كل من معهد الفرنسي للتكوين في مجال الطيران 'ENAC' ومعهد التكوين التابع للمطار الدولي "إنشيون" الواقع بكوريا الجنوبية حيث يعتبر من أحسن المطارات الدولية على مستوى الإدارة والجودة. وقد أكد ممثل المعهد الفرنسي على ضرورة الاهتمام باستقطاب الشباب لهذا القطاع وذلك نظرا للمنافسة التي تطرحها القطاعات الأخرى كالمالية وصناعة

السيارات وتقاديا لركوض الشباب في الإقبال على الأشتغال بهذا القطاع. وأكد أيضا على التجربة الناجحة للمعهد الفرنسي في هذا الباب حيث أعد برنامجا يخص الشباب في نهاية السلك الثاني (البكالوريا) حيث يتم تهيئة الراغبين في ذلك لشهادة طيار خاص، مما يشجعهم على الاستمرار في هذا القطاع بعد نهاية البرنامج. وأكد أيضا على أهمية خلق عدة جسور بين مختلف الوحدات التشغيلية في هذا القطاع من طيارين ومراقبين ومهندسين الملاحة الجوية، مما ساهم في رفع مستوى السلامة.

وقدم ممثل معهد التكوين لمطار "إنشيون" توضيحات عن مختلف التجهيزات والمنشآت التي يتوفر عليها هذا المطار في مجال التكوين عاملين به، وقد تم التأكيد على الاهتمام بهذا المجال والسهر على منح العاملين رؤيا موضوعية على مسارهم الوظيفي. وكذا تمت الإشارة إلى ما يقوم به هذا المطار في مجال إدارة الموارد البشرية وضرورة إعداد الدراسات حول حجم الموارد البشرية وكفاءتها بالمقارنة مع الخدمات التي من المنتظر تقديمها في السنوات القادمة.

2. أعمال اليوم الثاني

توالت عروض اليوم الثاني من المؤتمر تحت بند سلطات الطيران المدني وقدمها كل من ممثلو دول المغرب الطوكو والرأس الأخضر والسنغال، وممثل مكتب التكوين المهني وإنعاش الشغل بالمغرب، حيث تمت الإشارة إلى برامج التكوين والتكوين المستمر بمختلف مديريات وهيئات الطيران المدني المعنية وكذا أهمية إعداد دراسات الموارد البشرية التي من شأنها أن تدلي بصورة واضحة عن الحالة الكمية والكيفية للموارد البشرية بهذه المؤسسات في أفق 10 السنوات القادمة مما يمكن من اتخاذ التدابير اللازمة لضمان الاستمرارية في الأداء وذلك بتوظيف الطاقات الشابة المؤهلة وإعادة توجيه بعض العاملين إلى وظائف ذات الأولوية.

كما أشار ممثل مكتب التكوين المهني وإنعاش الشغل في مداخلته على النتائج التي حققتها المؤسسة التي ينتمي إليها خصوصا بالذكر الأولوية التي توليها الحكومة المغربية إلى قطاع الطيران حيث أنه تم إنشاء مؤسسة خاصة بتكوين المتخصصين في صلاحية الطائرات واللحام النحاسية والميكانيك ذات الدقة وذلك تحت ضغط طلب شركات الطيران ومقدمي خدمات الملاحة الجوية العاملين بالمغرب. كما تمت الإشارة إلى الشروع في إقامة مدرسة للتكوين في مجال صناعة الطيران بمطار الدار البيضاء، حيث يتم الانتهاء منها في نهاية السنة القادمة.

وقد قدم عروض الفترة الثانية من هذا اليوم، كل من ممثلو مؤسسات التكوين التابعة للدولة التالية جنوب إفريقيا "EAMAC" والجزائر IAB ومصر Egyptair Air Training center والمؤسسة التابعة لشركة الملاحة الجوية ASECNA الممثلة لـ 18 دول من القارة الإفريقية، حيث تم التعرف على الخدمات في مجال التكوين التي تقدمها هذه المؤسسات وكذا المرافق والتجهيزات والمختبرات العالمية ومحاكيات الطيران التي توفرها لضمان تكوين ذو جودة عالية تتماشى مع متطلبات عالم التشغيل. ولقد تم أيضا التذكير بأهمية تحديث المقررات للمناهج والمواد العلمية لدى هذه المؤسسات مما يضمن مواكبة فعلية للتغيرات السريعة التي يعرفها هذا القطاع.

4. أعمال اليوم الثالث

وقد عرف صباح اليوم الثالث تقديم عروض من ممثلي منظمة الأيكاو حول برنامج NGAP " الجيل الجديد من العاملين في الطيران"، حيث تمت الإشارة للخصائص الشديدة الذي سوف يعرفه قطاع النقل الجوي بالنظر إلى توقعات النمو به (25000 طائرة جديدة) حيث سيبلغ الخصاص في أفق 2030 عدد 330000 طيار و 70000 مراقب جوي على سبيل الذكر مما أدى بمنظمة الأيكاو إلى إعداد برنامج مخصص لهذه الإشكالية سمي بـ " NGAP ". يدعو هذا

البرنامج إلى إعداد الموارد البشرية التي من شأنها ترفع تحديات إدارة منظومة النقل الجوي الدولي للجيل القادم وذلك في ظل ارتفاع معدل التقاعد بهذا القطاع في أفق سنة 2020.

ويتضمن برنامج « NGAP » إعداد الكثير من المؤتمرات على الصعيد الإقليمي للتحسيس بهذه الإشكالية ووضع قاعدة بيانات تربط بين العرض والطلب في مجال التشغيل في ميدان الطيران المدني. كما تم أيضا تقديم عرض عن برنامج " Trainair plus " للأيكاو حيث يقوم على ترخيص بعض مؤسسات التكوين لتقديم برامج تكوينية " Malette pédagogique " مصادق عليها من فريق عمل بالأيكاو وفقا لآليات للتدقيق تشمل معايير الجودة والأداء. ويهدف هذا البرنامج على موازنة مستوى التكوين بين المؤسسات المعنية وتبادل محتوى المواد العلمية بين هذه المؤسسات تفاديا لازدواجية الجهود.

وفي الأخير، قدم ممثل منظمة الأيكاو شهادة برنامج " Trainair plus " من صنف "عضو مشارك" لأكاديمية محمد السادس للطيران المدني بالمغرب لاستيفائها لشروط الانضمام لهذه المجموعة.

أمن الطيران



الهيئة العربية للطيران المدني

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

الرباط، 17-18 يوليوز 2011

إستراتيجية الايكاو الشاملة لأمن الطيران خطة العمل الإستراتيجية للمرحلة 2011-2016

مقدمة من الإدارة العامة للهيئة

أكدت تجربة الايكاو وكذلك الخلاصة التي توصلت إليها من خلال تنفيذ خطة عمل أمن الطيران إلى وضع إستراتيجية الايكاو الشاملة لأمن الطيران، لتمكين المنظمة من الاستجابة بصورة أكثر فعالية لبيئة التهديدات الناشئة. وعلى ضوء نتائج الدورة الأولى المكتملة والدورة الحالية للتدقيق بموجب البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران، ستركز أنشطة الايكاو المستقبلية لأمن الطيران بصورة أكبر على جهود بناء القدرات الذاتية للدول، الأمر الذي يشمل توفير حلول مستدامة لتصحيح النواقص الأمنية الحرجة، بما في ذلك الشواغل الأمنية الهامة التي لم تحل بعد والتي تم تحديدها أثناء تنفيذ البرنامج العالمي لتدقيق أمن الطيران .

تضم إستراتيجية الايكاو الشاملة لأمن الطيران سبعة مجالات لتركيز التالية:

1- مجال التركيز الاستراتيجي الأول: معالجة التهديدات الجديدة والقائمة

وسوف تعتمد الايكاو إستراتيجية استباقية أكثر نشاطا في مواجهة هذه التهديدات، بالعمل من خلال الفريق العامل المعني بالتهديدات والمخاطر التابع لفريق خبراء أمن الطيران، الذي يقوم برصد وتقييم التهديدات الجديدة والقائمة بشكل منتظم، ويحدد الفجوات في الملحق 17 لتعديلها لاحقا.

2- مجال التركيز الاستراتيجي الثاني: تشجيع النهج الأمنية المبتكرة ذات الفعالية والكفاءة

تقوم الايكاو، باستخدامها لخبرة الفريق العامل المعني بالتكنولوجيا التابع لفريق خبراء أمن الطيران، بمساعدة الدول الأعضاء وصناعة الطيران على استعمال تدابير أمنية مبتكرة، تشمل على سبيل المثال لا الحصر، استخدام تكنولوجيا متطورة.

3- مجال التركيز الاستراتيجي الثالث: تشجيع تبادل المعلومات فيما بين الدول الأعضاء لزيادة الوعي بالتهديدات والاتجاهات الأمنية في مجال الطيران

- يشكل جمع وإدارة وتبادل المعلومات المتعلقة بالتهديدات عناصر أساسية في محاربة الإرهاب، وهناك حاجة إلى تعزيز آليات تبادل المعلومات. والأهم من كل ذلك فإن تبادل المعلومات الحساسة بشأن التهديدات بين الدول ينبغي أن يكون من خلال وسائل مأمونة. و يمكن ذلك من خلال إحدى الإجراءات التالية :
- تتولى الأيكاو دورا تنسيقيا من أجل جمع ونشر المعلومات المتعلقة بحوادث الطيران الأمنية، والشواغل الناشئة عن التهديدات واتجاهاتها
 - تقوم الأيكاو بتشجيع تبادل المعلومات بشأن التهديدات فيما بين الدول وصناعة الطيران بتشجيع استخدام شبكة نقاط الاتصال
 - حيث أن العديد من الدول التي تواجه أعمالا من التدخل غير المشروع لا تقوم في الغالب بتزويد الأيكاو بتقارير رسمية بشأن هذه الأعمال، ستواصل الأيكاو البحث عن طرق أخرى لتشجيع الدول على الإبلاغ عن أعمال التدخل غير المشروع في الوقت المناسب.

4- مجال التركيز الاستراتيجي الرابع: تشجيع الامتثال العالمي وبناء قدرات مستدامة للدول لمراقبة أمن الطيران

ستتركز جهود الأيكاو المباشرة على معالجة ما لدى الدول من نواقص حرجة ومستمرة في مجال أمن الطيران وفقا لقائمة أولويات، تضم أولا الدول ذات " الشواغل الأمنية الهامة " والدول الأخرى التي أضيفت الى مجلس مراجعة نتائج التدقيق . وفي مثل هذه الأوضاع يجري القيام ببعثات مساعدة مركزة، ومنظمة، وحسب الحاجة تستخدم فيها نهج تحديد الاحتياجات. كما تسعى الأيكاو أيضا لإقامة شراكات مع الدول المانحة والمنظمات الدولية، وتشجع المبادرات الإقليمية مثل البرامج التعاونية لأمن الطيران والفرق الإقليمية لأمن الطيران والآليات الإقليمية التي تشترك فيها الدول للقيام بمشاريع بناء القدرات على المدى الطويل.

5- مجال التركيز الاستراتيجي الخامس: تحسين العوامل البشرية وثقافة الأمن

ومن أجل تحسين جانب العوامل البشرية في أمن الطيران، ينبغي للإستراتيجية أن تشمل تعزيز ثقافة الوعي الأمني بين جميع أصحاب المصلحة، وبين جميع كوادر الطيران المدني، بما في ذلك العاملين غير المعيّنين أو المسؤولين مباشرة بأمن الطيران. لذلك تستخدم الأيكاو الفريق العامل المعني بالتدريب التابع لفريق خبراء أمن الطيران والفريق الاستشاري الفني المعني بالعوامل البشرية لأمن النقل الدولي لتحديث المواد الإرشادية بشأن العوامل البشرية وستضع مواد إرشادية بشأن نظم إدارة الأمن.

6- مجال التركيز الاستراتيجي السادس: تشجيع تنمية الاعتراف المتبادل بعمليات أمن الطيران

هدف هذه الإستراتيجية هو تمكين أصحاب المصلحة من التعاون بفاعلية أكبر والتعاطي بمسائل أمن الطيران على نحو شامل، مثل التعاون من خلال تشجيع المحطة الأمنية الواحدة. كالقيام مثلا بتخفيض حالات تكرار التفتيش التي يخضع لها المسافرون ممن يقومون برحلات متتابعة بعد رحلة دولية. لذلك ستضع الأيكاو إرشادات فنية بشأن ترتيبات الاعتراف المتبادل، بما فيها محطة التفتيش الأمني الواحدة بالتعاون مع الفريق العامل المعني بالمواد الإرشادية التابع لفريق خبراء أمن الطيران. كما ستعمل الأيكاو على توفير المشورة الفنية إلى الدول حسب الاقتضاء.

7/ مجال التركيز الاستراتيجي السابع: التأكيد على أهمية الأمن فيما بين الدول وأصحاب المصلحة

القصده هو تحضير صانعي القرارات المسؤولين عن الطيران المدني لضمان بقاء أمن الطيران إحدى أعلى الأولويات عند اتخاذ القرارات بشأنه.

و يدخل في هذا السياق المؤتمرات الإقليمية لأمن الطيران التي انعقدت في اليابان، والمكسيك، ونيجيريا، والإمارات العربية المتحدة ومن المتوقع أن تمهد هذه المؤتمرات إلى عقد مؤتمر رفيع المستوى بشأن أمن الطيران يعقد في مقر الأيكاو في خلال الفترة الثلاثية المقبلة.

المطلوب : حث الدول الأعضاء على العمل لتطبيق مقتضيات الإستراتيجية من خلال لجنة أمن الطيران.



الهيئة العربية للطيران المدني

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

تبادل المعلومات الأمنية

مقدمة من الإدارة العامة للهيئة

بعد تبادل المعلومات من الروافد الأساسية لدعم و تعزيز امن الطيران المدني ، وقد تتجلى هذه الأهمية في موقف منظمة الطيران المدني حيث أصدرت مجموعة من التوصيات و الإجراءات تهم التعاون الدولي و ضرورة تبادل المعلومات في الملحق السابع عشر الخاص بأمن الطيران سواء بتزويد الدول المتعاقدة بالمعلومات الأمنية بقصد الوقاية حيث أشارت في الفقرة 1-1-5 انه يجب على كل دولة متعاقدة ، عندما تكون هناك معلومات موثوق بها بأن طائرة ما قد تتعرض لفعل من أفعال التدخل غير المشروع أن تضع الإجراءات لحماية الطائرة إذا كانت لا تزال على الأرض و أن تقدم إخبارا مسبقا قدر الإمكان بوصول هذه الطائرة إلى سلطات المطار وخدمات الحركة الجوية المتخصصة في الدول المعنية إذا كانت الطائرة قد غادرت .

كما أكدت منظمة الطيران المدني الدولي على أهمية تبادل المعلومات و تقديم التقارير حيث اتخذت مجموعة من التوصيات و الإجراءات تهم هذا الموضوع إذ تشير في الفقرة 1-3-5 و 2-3-5 من الملحق السابع عشر انه " يجب على كل دولة متعاقدة معنية بأحد أفعال التدخل غير المشروع ، تزود الأيكاو بجميع المعلومات ذات الصلة بالنواحي المتعلقة بالأمن، وذلك بأسرع ما يمكن بعد انتهائه3 و أضافت في توصية أخرى أنه " ينبغي لكل دولة متعاقدة أن تتبادل المعلومات مع الدول المتعاقدة الأخرى ، حسبما تراه ملائما ، بشأن غدارة التصدي لفعل من أفعال التدخل غير المشروع، مع تقديم هذه المعلومات في الوقت ذاته إلى الأيكاو" .

وتعزيزا للتوجه العمل على استباق الأحداث بتوفير كل المعلومات التي يمكن أن تساعد في مواجهة أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران المدني تمت الموافقة خلال انعقاد الجمعية العامة 37 على "إعلان بشأن امن الطيران " الذي اقترحه مجلس الأيكاو والذي يتضمن العناصر الأساسية لما جاء في المؤتمرات الوزارية الإقليمية بشأن امن الطيران والتي انعقدت في كل من مكسيكو العاصمة (16-18 فبراير 2010) طوكيو (13-3-2010) ابوجا -نيجيريا (11-13 ابريل 2010) ابوظبي (1-2 يونيو 2010) وقد جاء في الإعلان بالنسبة لتبادل المعلومات " تبادل أفضل الممارسات والمعلومات في طائفة من المجالات الأساسية مثل تقنيات الكشف الأمني والتفتيش، بما في ذلك تقييم تكنولوجيا الكشف الأمني المتقدمة للكشف عن الأسلحة والمتفجرات، وأمن الوثائق والكشف عن الوثائق المزورة ورصد التصرفات المشبوهة وتحاليل مركزة للركاب والكشف الأمني على العاملين في المطارات وإجراء دراسة شاملة للأوراق الثبوتية الخاصة بهم والأمن على متن الطائرة" والذي أكدت عليه اللجنة الفنية خلال انعقاد الجمعية العامة 37 للأيكاو، حيث أكدت على أهمية وجود شبكة فعالة من النقاط أمن الطيران أن الطيران لتقاسم المعلومات عن التهديدات و المعلومات الأخرى فيما بين الدول، كما شجعت الدول على التسجيل و استخدام شبكة نقاط الاتصال لتقاسم معلومات أمن الطيران بالغة الأهمية.

وفي مجال التعاون الدولي بالنسبة أمن الطيران فقد أوصت الجمعة العامة 37 على ضرورة الكشف المبكر عن المعلومات بشأن التهديدات الأمنية المحدقة بالطيران المدني وتعميم هذه المعلومات. وعلى صعيد العالم العربي فقد أقر المؤتمر الدولي الثاني لأمن الطيران الذي انعقد بمدينة جدة خلال الفترة 26-28 مارس من سنة 2007 على ضرورة " تفعيل مبدأ التعاون العربي المشترك من خلال تبادل المعلومات والخبرات المتعلقة بأمن الطيران بين هيئات الطيران المدني و شركات الطيران المدني في الدول العربية ، من خلال القنوات والأجهزة الرسمية المعنية".

كما يجب الإشارة إلى الأهمية لتي خصصت لموضوع تبادل المعلومات في الإستراتيجية الجديدة للأيكافو في مجال أمن الطيران حيث جاء في البند الثالث :

"مجال التركيز الاستراتيجي الثالث: تشجيع تبادل المعلومات فيما بين الدول الأعضاء لزيادة الوعي بالتهديدات والاتجاهات الأمنية في مجال الطيران.

- يشكل جمع وإدارة وتبادل المعلومات المتعلقة بالتهديدات عناصر أساسية في محاربة الإرهاب، وهناك حاجة إلى تعزيز آليات تبادل المعلومات. والأهم من كل ذلك فإن تبادل المعلومات الحساسة بشأن التهديدات بين الدول ينبغي أن يكون من خلال وسائل مأمونة.

- هناك طرق عديدة يمكن من خلالها تحسين آليات تبادل المعلومات:

أ- أولاً، تتولى الايكافو دوراً تنسيقياً من أجل جمع ونشر المعلومات المتعلقة بحوادث الطيران الأمنية، والشواغل الناشئة عن التهديدات واتجاهاتها.

ب- ثانياً، تقوم الايكافو بتشجيع تبادل المعلومات بشأن التهديدات فيما بين الدول وصناعة الطيران بتشجيع استخدام شبكة نقاط الاتصال PoC.

ج- ثالثاً، حيث أن العديد من الدول التي تواجه أعمالاً من التدخل غير المشروع لا تقوم في الغالب بتزويد الايكافو بقرارات رسمية بشأن هذه الأعمال، ستواصل الايكافو البحث عن طرق أخرى لتشجيع الدول على الإبلاغ عن أعمال التدخل غير المشروع في الوقت المناسب.

وقد واكبت الدول العربية الاهتمام بتبادل المعلومات حول أمن الطيران، حيث أقرت مجموعة من الدول في البيان الموقع بأبوظبي بمناسبة انعقاد المؤتمر الإقليمي لأمن الطيران المنعقد في الفترة 1-2 يونيو 2010 على :

- توسيع نطاق التعاون بين الدول المشاركة و منظمة الطيران المدني الدولي و غيرها من المنظمات الإقليمية والدولية لأمن الطيران المدني،

- تحقيق أقصى ما يمكن من تبادل المعلومات التي تعزز القدرة على الكشف المبكر عن التهديدات الموجهة ضد الطيران المدني و منها تبادل المعلومات المسبقة عن الركاب و تعزيز المتطلبات الأمنية في وثائق السفر، وفي هذا السياق أعدت الهيئة العامة للطيران المدني بدولة الإمارات العربية المتحدة مسودة اتفاقية لتبادل المعلومات بين الدول العربية عملت الإدارة العامة على تعميمها على الدول الأعضاء و توصلت بأجوبة تشير فيها على موافقتها على محتوى الاتفاقية مع اقتراح إضافة فقرة في المادة العاشرة على الشكل التالي : (هـ) إذا ثبت أن أي طرف متلقي قد اعتمد كشف معلومات أمنية حساسة بالمخالفة لأحكام هذه الاتفاقية يجوز للأطراف استبعاده منها"

كما أن هناك تساؤل فيما يخص إنهاء الاتفاقية حيث لم يتعرض البند إلى كيفية إنهاء الاتفاقية بين الأعضاء، و للإشارة فقد سبق كذلك أن تدارست لجنة أمن الطيران موضوع أهمية سرعة نشر معلومات التهديد في مكافحة أفعال التدخل غير المشروع ضد الطيران لمدني في اجتماعها الثاني عشر المنعقد بأبوظبي حيث أقرت أهمية السرعة و الدقة في الحصول على المعلومات ومعالجتها بطرق علمية و منهجية من قبل المختصين و المؤهلين في مجال تحليل المعلومات الأمنية الخاصة بالطيران المدني و توزيعها إلى الجهات ذات العلاقة محليا و دوليا بالأسلوب و الوقت المناسب و حسب أهميتها تشكل احد العوامل الحاسمة لإحباط أي فعل من أفعال التدخل غير المشروع ، وأوصت في هذا الشأن ب:

- حث الدول على تفعيل الاتفاقيات الثنائية والإقليمية والدولية فيما يخص تبادل المعلومات الخاصة بأمن الطيران،

- حث الدول العربية لإيجاد نقاط اتصال فيما بينها بسرعة تبادل معلومات التهديد ضد الطيران المدني و من خلال الهيئة العربية للطيران المدني.

المطلوب : حث الدول الأعضاء في الهيئة على التوقيع على اتفاقية تبادل المعلومات الأمنية بين الدول العربية المقترحة من الإمارات العربية المتحدة

البيئة



الهيئة العربية للطيران المدني

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

النظام الأوروبي لتجارة انبعاثات غاز ثاني أوكسيد الكربون
الناتج عن نشاط النقل الجوي

مقدمة من الإدارة العامة للهيئة

مقدمة :

في وثيقة أعدتها المفوضية الأوروبية سنة 2005، وبالضبط في سبتمبر 2005، بالنسبة لانبعاثات الغازات من الطائرات ، أشارت المفوضية أن النقل الجوي يمكن من تنقل البضائع و الأشخاص على مسافات بعيدة في وقت وجيز. لكن بالمقابل فإن الطيران المدني يساهم في تغير المناخ، ورغم التحسن الذي سجل في مردودية الطاقة للطائرات والتي زادت ب 70 خلال الأربعين سنة الأخيرة فإن استهلاك الوقود قد ازداد بصفة تفوق الحركة الجوية. وأمام هذا الوضع فإن للطيران المدني آثار على المناخ، بينما مجموع انبعاثات الاتحاد الأوروبي المحددة في إطار بروتوكول كيوتو انخفضت ب 5.5 % ما بين 1990 و 2003. بينما الغازات الدفيئة الناتجة عن الطيران المدني ارتفعت ب 73 في الاتحاد الأوروبي. أي ما يعادل 4.3 % سنويا. و في حالة نمو النقل الجوي كما كان عليه فإن انبعاثات الغازات من النقل الجوي الدولي انطلاقا من مطارات الدول الأعضاء الاتحاد الأوروبي سترتفع في أفق 2012 ب 150 % وهذا يمثل ربع الانخفاضات المتوقعة من المفوضية الأوروبية في إطار بروتوكول كيوتو. وعلى المدى البعيد سيصبح الطيران المدني و إذا ما تمت التوجهات الحالية المنبع الأساسي للغازات الدفيئة.

نبذة تاريخية

في البرنامج السادس للإجراءات في مجال البيئة على صعيد الاتحاد قرر البرلمان الأوروبي و المجلس تحديد آلية خاصة للتخفيض انبعاثات الغازات الناتجة عن الطيران المدني في حالة ما إذا لم تتخذ الأيكاو هذه الإجراءات إلى غاية 2002. و منذ ذلك الحين يذكر المجلس بأهمية اتخاذ بسرعة إجراءات للتخفيض من الغازات الناتجة عن الطيران المدني الدولي و على المفوضية تقديم مقترحات في هذا الشأن. في هذا السياق تم تكوين فريق عمل عهد إليه دراسة مختلف التصورات لتقليص انبعاثات الغازات من الناتجة عن الطيران المدني على يقدم أعماله أكثر تقدير في 30 ابريل سنة 2006،

في 2 ديسمبر 2005 اقر مجلس وزراء البيئة أن أحسن حل من الناحية الاقتصادية و البيئية هو إدخال قطاع الطيران المدني في نظام تبادل حصص انبعاثات الغازات الدفيئة في منطقة دول الاتحاد الأوروبي، كما طالب المفوضية الأوروبية بإعداد مقترح في هذا الشأن قبل نهاية 2006.

في 6 يوليو 2006 اتخذ البرلمان الأوروبي توصية يهنئ فيها المفوضية ويعترف بأن تبادل الانبعاثات يتوفر على القدرة للعب دور في إطار سلة من الإجراءات تعالج تأثير الطيران على المناخ .

في 20 ديسمبر 2006 قدمت المفوضية مشروع مقترح نظام مرفقا بمذكرة توضيحية لإدخال الطيران المدني في نظام تبادل حصص انبعاثات الغازات الدفيئة حددت فيه من جديد ان انبعاثات الغازات الدفيئة الناتجة عن الطيران المدني الدولي ارتفعت بنسبة 87 مابين سنة 1990 و 2004

في 20 ديسمبر 2007 صوت مجلس وزراء البيئة على اقتراح المفوضية الأوروبية.

في 26 يونيو 2008 تم الاتفاق بين البرلمانين الأوروبيين و الرئاسة السلوفينية على اتفاق حول بعض تفاصيل خطة إدخال قطاع الطيران المدني في النظام الأوروبي لتبادل حصص انبعاثات الغازات ابتداء من 2012

في 8 يوليو 2008 صوت البرلمان الأوروبي على إدخال قطاع الطيران المدني في المنظومة الأوروبية لتبادل حصص الانبعاث الغاز مع الشروع في تطبيقه مقتضيات النظام ابتداء من سنة 2012 على كل الرحلات الداخلية أو القادمة نحو الاتحاد الأوروبي أو المغادرة .

التغطية الجغرافية للمطارات التي تشملها المذكرة التوجيهية 2003 /87/CE

لقد اقتضت المذكرة التوجيهية في البداية على مطارات الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي إلا أنه في 20 أبريل 2011 تم نشر مذكرة المفوضية الأوروبية رقم CE /2011/394 والتي بموجبها أصبح الأمر يشمل كذلك مطارات كل من النرويج و أيسلندا و لينشتاين وذلك في إطار المنطقة الاقتصادية الأوروبية وهكذا أصبح عدد الدول التي يهملها القرار يهم 30 دولة.

و لا بد من وضع سؤال حول موقف الدول الأعضاء في المؤتمر الأوروبي للطيران المدني غير المنتمية للاتحاد الأوروبي هل سيتم الوصول إلى اتفاق لإدخال مطاراتها في النظام هي كذلك ، حيث لا يجب أن نغفل أن ورقة العمل التي قدمت إلى الجمعية العامة 37 للأيكواو حول سياسة تقليص انبعاثات الغازات الناتجة عن النقل الجوي و التي يوجد من ضمنها إدخال الطيران انبعاثات الطيران المدني، قدمت بمشاركة من الاتحاد الأوروبي ومن الوكالة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية و المؤتمر الأوروبي للطيران المدني.

الشركات العربية المعنية بالنظام الأوروبي لسوق انبعاثات الغاز في مجال النقل الجوي

تطبيقا للمذكرة التوجيهية للإتحاد الأوروبي CE-87-2003 نشرت المفوضية الأوروبية لائحة شركات الطيران التي قامت برحلات نحو مطارات الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي منذ 2006 وحددت عدد الشركات في 4000 شركة ذات أنشطة مختلفة منها شركات النقل الجوي المنتظم - شركات النقل الجوي غير المنتظم- شركات الشحن الجوي- شركات الخدمات الجوية-الشركات الخاصة إلى آخره.

يبلغ عدد الشركات العربية التي تم إحصائها إلى 245 شركة أي 6,1 % من مجموع الشركات التي تم إحصائها و هي موزعة حسب الدول كالتالي :

الدول	عدد الشركات
المملكة الأردنية الهاشمية	11
دولة الإمارات العربية المتحدة	65
مملكة البحرين	7
الجمهورية التونسية	6
المملكة العربية السعودية	53
الجمهورية الجزائرية الديمقراطية الشعبية	5
جمهورية السودان	6
الجمهورية العربية السورية	2
جمهورية العراق	
سلطنة عمان	2
دولة فلسطين	
دولة قطر	4
دولة الكويت	9
الجمهورية اللبنانية	16
الجمهورية العربية الليبية الشعبية الاشتراكية العظمى	15
جمهورية مصر العربية	27
المملكة المغربية	11
الجمهورية الإسلامية الموريتانية	4
الجمهورية اليمنية	2

وقد وزعت شركات نقل الجوي العربية للركاب المنتظمة سواء كانت شركات عادية أو شركات منخفضة الكلفة على الدول الأوروبية حسب الجدول التالي:

الدولة الأوروبية المسؤولة	الشركات العربية
بلجيكا	الخطوط الجوية السعودية
بلغاريا	طيران البحرين
اسبانيا	ناس أير
فرنسا	الخطوط الإفريقية الخطوط الجوية الجزائرية العربية (المغرب) إير كairo أطلس بلو الخطوط الجوية الجزيرة جيت فور يو الخطوط الجوية الموريتانية الخطوط الجوية الملكية المغربية الخطوط الجوية التونسية شركة الوطنية (الكويت) الخطوط الجوية اليمنية
إيرلندا	الخطوط الجوية البراق
رومانيا	الخطوط الجوية للشرق الأوسط
المملكة المتحدة	الخطوط الجوية المصرية فلاي دبي الإمارات الاتحاد طيران الخليج الخطوط الجوية الكويتية الخطوط الجوية الليبية الخطوط الجوية العمانية الخطوط الملكية الأردنية الخطوط الجوية السورية

الاستثناءات

- لقد حددت المذكرة التوجيهية مجموعة من الرحلات التي يتم استثنائها من النظام وهذه الرحلات هي:
- الرحلات لنقل بصفة رسمية، ملك وعائلته المقربة، رؤساء الدول، رؤساء الحكومات ولوزراء من دول غير دول الاتحاد الأوروبي في حالة الإشارة إلى ذلك في مخطط الرحلة (لا يسري هذا على الدول الأعضاء).
 - الرحلات العسكرية التي تقوم بها الطائرات العسكرية والرحلات التي تقوم بها مصالح الجمارك والشرطة.

- الرحلات الخاصة بالبحث والإنقاذ ورحلات محاربة الحرائق والرحلات الإنسانية والرحلات الطبية المستعجلة المرخص لها من السلطات المختصة،
- الرحلات التي تتم خصيصا حسب إجراءات vol à vue كما حددها الملحق الثاني لاتفاقية شيكاغو.
- الرحلات التي تنتهي في مطار الإقلاع شريطة أن لا تقوم الطائرة بأي هبوط بين الإقلاع و الرجوع إلى مطار المغادرة.
- الرحلات الخاصة بالتكوين قصد الحصول على الشهادات شريطة أن لا تستعمل الرحلة لنقل المسافرين أو البضائع،
- الرحلات الخاصة للأبحاث العلمية أو المراقبة أو لتصديق على الطائرات أو التجهيزات المركبة على الطائرة أو في الأرض ،
- الرحلات التي تتم في إطار ضرورة الخدمة العمومية، تطبيقا للدورية CEE-2408/92
- الرحلات التي تتم بطائرة مصدق عليها أن يكون وزنها عند الإقلاع اقل من 5700 كيلوغرام.
- شركات التي يقل عدد رحلاتها عن 243 رحلة في مدة أربعة أشهر متتالية 3 مرات او رحلات تصل كمية انبعاث من الغاز أقل من 10000 طن في السنة.

و لتحديد بصفة دقيقة المصطلحات المستعملة في الاستثناءات التي أشارت إليها المذكرة التوجيهية CE/87/2003 نشرت المفوضية الأوروبية قرار في 8 يونيو 2009 حددت فيها ما يلي :

- العائلة تهم الزوج أو الزوجة و الأطفال و الوالدين،
- الوزراء هم أعضاء الحكومة التي توجد في الجريدة الرسمية للدولة المعنية، لا يشمل الاستثناء الوزراء الإقليميين أو المحليين،
- الرحلات الخاصة بالإعداد أو القافلة لا يشملهم الاستثناء،
- 10
- الرحلات العسكرية: الرحلات العسكرية المرتبطة مباشرة بأنشطة عسكرية،
- الرحلات العسكرية التي تتم على متن طائرات مسجلة كطائرات مدنية لا يغطيها الاستثناء و نفس الشيء بالنسبة للرحلات المدنية التي تتم الطائرات العسكرية ،
- الرحلات الخاصة بالشرطة و الجمارك: يتم استثناء الرحلات الخاصة بالشرطة أو الجمارك سواء كانت على طائرة مسجلة كطائرة مدنية أو طائرة عسكرية،
- الرحلات للبحث و الإنقاذ هي الرحلات التي تقدم خدمات البحث و لإنقاذ كالقيام بأشغال الحراسة - الاتصال - التنسيق للبحث و الإنقاذ، المساعدة الطبية الأولى سواء كانت بالإمكانية العمومية أو الخاصة بما في ذلك الطائرات.
- رحلات إطفاء الحرائق هي الرحلات التي تتم خصيصا للقيام لخدمات إطفاء الحريق،
- الرحلات الإنسانية و هي الرحلات الخاصة لأهداف إنسانية لنقل الموظفين و المواد (أكل - دواء - خيام- ألبسة- الخ) خلال عمليات استعجاليه أو الكوارث أو مساعدة إخراج أشخاص من أماكن يوجدون فيها في خطر لنقلهم إلى أماكن آمنة،
- الرحلات الطبية المستعجلة هي الرحلات الخاصة لتسهيل المساعدة الطبية المستعجلة عندما تدعو الضرورة لنقل أشخاص مصابين أو نقل أدوية أو أطقم طبية أو نقل الدم أو نقل الأعضاء البشرية،
- الرحلات الخاصة لأشغال البحث العلمي هي الرحلات التي تخصص للأبحاث العلمية و لتتمكن الطائرة من الاستفادة من الاستثناء يجب أن تتم أشغال البحث العلمي كليا أو جزئيا على الطائرة، و أن نقل الباحثين لمناطق البحث ليس كافيا لتكون للاستثناء،
- الرحلات الخاصة بمراقبة و فحص و تصديق الطائرات و الأجهزة لمركبة على الطائرات و الموجودة في الأرض
- كل النقلين الجويين التجاريين يجب أن يتوفروا على شهادة ناقل جوي تطبيقا للملحق السادس الجزء الأول لاتفاقية شيكاغو، و النقليين الجويين الذين لا يتوفرون على هذه الشهادة لا يدخلون في خانة النقلين الجويين التجاريين،
- لتنفيذ مسطرة الحد الأدنى الجانب التجاري يهم المشغل و ليس الرحلة المعنية، هذا يعني أن الرحلات التي يقوم بها مشغل تجاري يجب أن تؤخذ بعين الاعتبار لأخذ القرار هل المشغل يوجد تحت أو فوق مستوى الحد الأدنى الاستثناء حتى لو كانت هذه الرحلات لا تتم بمقابل مادي،

- لا تؤخذ بعين الاعتبار إلا الرحلات التي تتم من مطار يوجد في دولة عضو لتقرير هل المشغل يوجد تحت أو فوق الحد الأدنى الاستثناء ،
- المشغل الذي يقوم بأقل من 243 رحلة في المدة أربعة أشهر، لثلاث مدد متتالية يتم استثناءه ، وقد حددت المدد كما يلي :يناير- أبريل، مايو-أغسطس، سبتمبر - ديسمبر، و أن ساعة المغادرة هي التي تحدد المدة التي يجب أخذها بعين الاعتبار لتقرير هل المشغل يوجد تحت أو فوق مستوى الاستثناء،
- المشغل الذي يصل إلى 243 رحلة أو أكثر يكون صمن من يسري عليهم نظام تقليص انبعاثات الغاز بسبب نشاط النقل الجوي لسنة المدنية التي فاق فيها 243 رحلة.

الحصص

لقد حدد الاتحاد الأوروبي كمية الانبعاثات التي ستكون الأساس لتحديد الحصص لسنتي 2012 و 2013 على أساس معدل انبعاثات سنوات 2004-2005-2006. و في هذا السياق حددت المفوضية الأوروبية بتعاون مع الوكالة الأوروبية لسلامة الملاحة الجوية (يوروكنتول) في نشرة توجيهية بتاريخ 7 مارس 2011 معدل انبعاثات الغازات للفترة 2004 -2006 على الشكل التالي :

209123585	:	كمية الانبعاثات بالنسبة لسنة 2004
220703342	:	كمية الانبعاثات بالنسبة لسنة 2005
228602103	:	كمية الانبعاثات بالنسبة لسنة 2006
658429030	:	المجموع
219476343	:	المعدل
212892052	:	حصة سنة 2012 (97 % من المعدل)
208502525	:	حصة سنة 2013 (95 % من المعدل)

أما التوزيع الحصص سيكون على الشكل التالي:
أ- بالنسبة لسنة 2012 :

نسبة 85% من الحصص سيتم توزيعها مجانا على الشركات
نسبة 15 % من الحصص ستطرح للبيع

ب- بالنسبة للفترة 2013-2020

نسبة 82 % من الحصص سيتم توزيعها مجانا على الشركات
نسبة 15 % من الحصص ستطرح للبيع
نسبة 3 % ستخصص للوافدين الجدد أو الشركات التي تسجل نموا مهما

وهكذا ستتوزع الحصص على الشكل التالي حسب سنوات 2012 و 2013

نوع الحصص	2012	2013
المجانية	180958244	170972070
للبيع	31933808	31275379
الاحتياطي	0	6255076

هذا الوضع يطرح مجموعة من التساؤلات:

- 1- أهمية الكمية التي تم تخفيضها ،
- 2- إضافة إلى الكمية التي تم تخفيضها لم تتوصل شركات الطيران إلا ب 85 %بصفة مجانية من 97 % من معدل 2004-2006 بالنسبة لسنة 2012 و 82 % من 95 % من معدل 2004-2006 بالنسبة للفترة 2013 -2020 .
- 3- بالنسبة للشركات العربية فربما نشاطها نحو أوروبا حاليا يفوق بكثير ما كان عليه خلال الفترة 2004 -2006 أما بتوسع شبكتها أو الرفع من عدد الرحلات بسبب تطور أساطيل هذه الشركات و في إطار إستراتيجيتها لغزو أسواق جديدة و نذكر على سبيل المثال لا للحصر شركات الإمارات و الاتحاد حيث تم مؤخرا إضافة رحلات أسبوعية لفرنسا لكل واحدة منهما ، كما يدخل في نفس الخانة شركة الخطوط الجوية القطرية ، أو في طار اتفاقيات تحرير الأجواء كما هو الحال بالنسبة للملكة المغربية و المملكة الأردنية الهاشمية،

- 4- و انطلاقا من هذه الوضع لقد حدد الخبراء ن تكلفة النظام الأوروبي انطلاقا من كمية الحصص التي حددت ستبلغ 1.4مليار يورو في سنة 2012 و ستبلغ هذه التكلفة في أفق 2020 إلى 7 مليار يورو
- 5- توزيع الحصص على الشركات : سيتم توزيع الحصص المجانية على أساس نشاط الشركات في سنة 2010 بالارتكاز على ثلاث معطيات و هي كتالي : عدد المسافرين- العفش - طول المسافة، علما ان التوزيع سيتم الإعلان عليه في شهر سبتمبر 2011 .

منهجية طلب و توزيع الحصص

المدة الزمنية	الإجراءات
24 على الأقل 21 شهر قبل تاريخ الشروع في الاستفادة	تقديم الطلب للدولة العضو في الاتحاد والمعينة للتعامل مع الشركة مرفقا بالمعلومات حول عدد الأطنان كيلومتر مراقبة حول نشاط المشغل للسنة المدنية التي تنتهي 24 شهرا قبل تاريخ الشروع في الاستفادة
18 شهر قبل تاريخ البداية	تقدم الدولة الدول الأعضاء الطلبات التي توصلت بها للمفوضية الأوروبية
15 شهر قبل تاريخ البداية	تقر المفوضية : أ/ العدد الإجمالي للحصص الخاصة بهذه المرحلة ب/ عدد الحصص قطاع الطيران المدني التي يجب توزيعها مجانا بالنسبة لتلك المرحلة ج/ المرجعية التي يجب إتباعها لتوزيع الحصص المجانية على الشركات التي تقدمت بالطلب للمفوضية المرجعية بالنسبة للنقطة (ج) يحدد باقتسام عدد الحصص المشار إليها في (ب) على مجموع طن كيلومتر المسجلة في الطلبات المقدمة للمفوضية
بعد 3 اشهر من قرار المفوضية الأوروبية	تقوم كل دولة عضو بتحديد و نشر 1/ مجموع الحصص المخصصة للشركة للمدني المعينة و التي تقدم بطلبها للمفوضية الأوروبية و التي يتم تقييمها بضرب الأطنان الكيلومترية المسجلة في الطلب في المرجع (ج) المشار إليه سالفًا. 2/ الحصص السنوية المخصص لكل شركة. ويتم تحديدها باقتسام مجموع الحصص للمدة المعينة و التي تم تقييمها حسي (أ) على عدد السنوات الموجودة في المدة المطلوبة و التي تقوم فيها الشركة بنشاط جوي.
على أكثر تقدير في فبراير 2011 و كل شهر فبراير من سنوات الموالية	تقوم السلطة المختصة في الدولة العضو في الاتحاد بتسليم لكل شركة الحصص المخصصة لها بالنسبة لتلك السنة
على أكثر تقدير	تقوم الشركة بإخبار الدول المسؤولة بكمية انبعاثات الغازات التي تسببت فيها
على أكثر تقدير في آخر شهر ابريل من كل سنة	ترجع الشركات عدد الحصص المطابقة لكمية إنبعاثات الغاز الفعلية.

احتساب الانبعاثات

فيما يخص كيفية احتساب كمية الانبعاثات لكل رحلة فهي تتم على الشكل التالي

استهلاك الوقود x مؤشر الانبعاثات

استهلاك الوقود = كمية الموجودة في خزانات الطائرة بعد ملئها بالوقود الضروري للرحلة - كمية الوقود الموجود في خزانات الطائرة بعد ملئها بالوقود الضروري للرحلة المقبلة + الوقود الضروري للرحلة المقبلة.

احتساب طلب الحصص

أما فيما يخص منهجية احتساب طلب الحصص فهي كما يلي:

الطن الكيلومتر = المسافة x الحمولة:

المسافة = المسافة بين مطار الذهاب و مطار الوصول + 95 كيلومتر

الحمولة = الحمولة الإجمالية للشحن أو البريد المنقول

فيما يخص احتساب الحمولة الخاصة بالمسافرين فهي كما يلي:

_ عدد الركاب هو عدد الركاب الموجودين في الطائرة باستثناء طاقم الطائرة

_ يمكن لمشغل الطائرة ان يحتسب الحمولة الحقيقية ، أو الحمولة الإجمالية للركاب و الأمتعة المسجلة المشار إليها في وثائق الحمولة أو 100 كيلوغرام لكل شخص وأمتعته المسجلة.

المطلوب :

الإطلاع و التوجيه.

.....



الهيئة العامة للطيران المدني

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

الوقود البديل

مقدمة من الإدارة العامة للهيئة

أقر القرار رقم 22-36 الصادر عن الجمعية العمومية (36) " بأهمية البحث والتطوير في مجال كفاءة الوقود وبدائل الوقود للطيران التي ستنجح عمليات النقل الجوي الدولي بتأثير أقل على البيئة " وحث المجلس على " تحسين فهم إمكانيات استخدام أنواع بديلة من وقود الطيران وما يتصل بذلك من آثار على الانبعاثات". و هناك توجه يركز على أن أنواع الوقود البديلة المستدامة يمكن أن تكون حلا للجميع للحد من اعتماد الطيران على أنواع الوقود الأحفورية وعنصر رئيسيا للمساعدة على تقليص أثر الطيران على تغير المناخ. حسب هذا التوجه فإن أنواع الوقود البديلة التي يمكن إحلالها تعتبر حلا سليما من الناحية الفنية حيث لن تكون هناك حاجة إلى إدخال تغييرات على الطائرة أو الهيكل الأساسي لتسليم الوقود. غير أن استخدام الطيران لهذه الأنواع من الوقود على نطاق واسع يواجه تحديات، لاسيما في مجالات الإمداد والاقتصاد.

و تعزى أهمية استعمال الوقود البديل إلى أن وفقا لأكثر السيناريوهات تفاؤلا في مجال التوقعات التكنولوجية، فإن المكاسب المرتقبة فيما يتصل بالكفاءة من التدابير التكنولوجية والتشغيلية لن تعوض الانبعاثات الإجمالية التي تنتج عن الزيادة المتوقعة في حركة النقل. فالهوة بين تزايد انبعاثات النقل الجوي مخفضة بفعل تحسين الكفاءة وبين مستوى متدني معين من الانبعاثات، يمثل " هوة التخفيف " التي يجب سدها بإتباع استراتيجيات أخرى. وستشكل أنواع الوقود البديلة والمستدامة أداة أساسية في سد هوة التخفيف مع تمكين نمو القطاع من الاستجابة للطلب المتزايد. كما يتيح استخدام أنواع الوقود هذه التقليل من انبعاثات مواد معينة بما يحد من أثر الطيران على نوعية الهواء نتيجة لتدني محتويات الكبريت في الوقود بشكل كبير. و يرى المهتمون بهذا الموضوع أنه نظرا للطلب الكافي أو الحافز، فإن الإمدادات يمكن إتاحتها في غضون 10 سنوات.

لكن هناك تحديات أمام هذا التوجه يكمن في تكلفة و توفير أنواع الوقود البديلة المستدامة في مجال الطيران من العراقيل الرئيسية التي تحول دون اعتمادها على نطاق واسع. إذ إن إنتاجها يتطلب استثمارات مهمة من جهة و أن استهلاك الوقود السائل في قطاع الطيران المدني لا يمثل إلا 5% من مجموع الاستهلاك العالمي للوقود. وإذا كان لابد أن تشكل أنواع الوقود البديلة جزءا من إستراتيجية شاملة لتقليص آثار الطيران على المناخ العالمي إلى أدنى حد، ينبغي وضع أطر تنظيمية ومالية لضمان إتاحة كميات هائلة من أنواع الوقود البديلة في مجال الطيران..

أما دور الأيكاو في مجال أنواع الوقود البديلة يمكن تلخيصها فيما يلي:

- 1/ توفير منتدى للتوعية والتواصل بشأن أنواع الوقود البديلة والمستدامة للطيران؛
 - 2/ توفير منتدى لتيسير تبادل المعلومات عن التمويل والحوافز اللازمة لبرامج أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران، من خلال العمل مع هيئات ذات الصلة بالأمم المتحدة والهيئات المالية الإقليمية؛
 - 3/ تشجيع إعداد إطار تنظيمي يكفل وجود كميات كبيرة من أنواع الوقود البديلة المستدامة في مجال الطيران،
 - 4/ تشجيع وضع تعاريف ومنهجيات وعمليات قياسية دعماً لتطوير أنواع الوقود البديلة المستدامة في مجال الطيران، وذلك مع مراعاة العمل الذي أنجز إلى يومنا هذا في هذا الصدد،
 - 5/ دعم منهاج للوصول إلى خارطة الطريق والبرامج في مجال البحوث.
- و تجدر الإشارة إلى أن منظمة الطيران المدني الدولي تعمل في إطار مجهودتها للتعريف بأهمية الوقود البديل على تنظيم العديد من الفعاليات و من ضمن هذه الفعاليات المؤتمر المعني بالوقود البديل و الذي تم تنظيمه بريو دي جانيرو في البرازيل خلال الفترة 16-18 نوفمبر 2009 حيث تم تقديم العديد من أوراق العمل لهم و خلص المؤتمر الى اعلان جاء فيه :
- 1-تأييد الايكاو ودولها المتعاقدة لاستخدام الطيران لأنواع الوقود البديلة المستدامة كأحد الوسائل الهامة لخفض الانبعاثات الناشئة عنه؛
 - 2-وضع الايكاو اطارا عالميا لأنواع الوقود البديلة للطيران بشأن الطيران وأنواع الوقود البديلة المستدامة للإبلاغ عما تتوقع الجهود الفردية والمشاركة تحقيقه من خلال أنواع الوقود البديلة للطيران في المستقبل، للنظر فيه من قبل الدورة ٣٧ للجمعية العمومية للايكاو؛
 - 3-عمل الدول الأعضاء وأصحاب المصلحة معا من خلال الايكاو والهيئات الدولية الأخرى ذات الصلة على تبادل المعلومات وأفضل الممارسات، وخاصة للتوصل إلى تحديد مشترك لمتطلبات الاستدامة لأنواع الوقود البديلة؛
 - 4-تشجيع الدول على وضع الإطار الضروري للاستخدام التدريجي لأنواع الوقود البديلة في الطيران بما يضمن تزويد الطيران بمثل هذه الأنواع من الوقود؛
 - 5-تشجيع الدول على العمل مجتمعة على وجه السرعة مع صناعة الطيران للإسراع في بحوث وتطوير ونشر واستخدام أنواع وقود بديلة مستدامة للطيران؛
 - 6-الحفاظ على أو تحسين الجهود التي تدعم دراسة وتطوير أنواع وقود بديلة مستدامة والتدابير الأخرى لتخفيض انبعاثات غازات الدفيئة، بالإضافة إلى تمويل برامج البحوث والتكنولوجيا من أجل المزيد من تحسين كفاءة النقل الجوي؛
 - 7-تشجيع الدول على وضع سياسات لدعم استخدام أنواع الوقود البديلة الجاهزة للاستخدام أو تقادي الآثار الجانبية غير المرغوبة أو السلبية، التي يمكن أن تضر بالفوائد البيئية لأنواع الوقود البديلة؛
 - 8-توجد حاجة ملحة إلى تدابير لتسهيل الحصول على الموارد المالية وتبادل التكنولوجيا وبناء القدرات المتعلقة خصيصا بأنواع الوقود البديلة للطيران؛
 - 9-تتخذ الايكاو الخطوات الضرورية بهدف النظر في إطار لتمويل مشاريع تطوير الهياكل الأساسية المخصصة لأنواع الوقود البديلة للطيران والحوافز للتغلب على عوائق السوق الأولية؛
 - 10-تواصل الايكاو تسهيل الجهود الرامية إلى وضع إطار لتحليل دورة الحياة من أجل مقارنة الانبعاثات النسبي لغازات الدفيئة الناشئ عن أنواع الوقود البديلة المستدامة مع دورة حياة أنواع الوقود التقليدية للطيران؛
 - 11-ينبغي أن تشجع الايكاو ودولها الأعضاء بقوة على قيام نقاشات أوسع بشأن تطوير تكنولوجيات أنواع وقود بديلة وأن تدعم استخدام أنواع الوقود البديلة المستدامة، بما في ذلك أنواع الوقود البيولوجي، في الطيران وفقا للظروف الوطنية.

وفي نفس السياق سنتظم الأيكاو حلقة عمل متعلقة بالطيران و أنواع الوقود البديلة المستدامة بمونتريال خلال الفترة 20-18 أكتوبر 2011 حيث ستعالج الورقة مجموعة من المواضيع الأساسية بالنسبة للوقود البديل كالأبحاث الجارية و الإطار القانوني التنظيمي و مصادر التمويل إلى آخره.

وعلى الصعيد العالمي، تقود الدول وصناعة الطيران عددا من الجهود لتطوير أنواع وقود طيران بديلة وتقييمها، والتثبت منها، وتأهيلها للاستعمال والتسويق، بما في ذلك أعمال تقييم البيئة والاستدامة.

وقد أكدت الولايات المتحدة الأميركية في ورقة عمل قدمتها للجمعية العامة 37 للأيكاو بورقة عمل حول " أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران" أكدت فيها أن أنواع الوقود البديلة المستدامة للطيران تشكل عنصرا أساسيا في خفض انبعاثات الطيران من غازات الدفيئة وتأثيرها على نوعية الهواء. كما أن تطويرها و استخدامها يوفر آفاقا أمام تحقيق الاستدامة البيئية وتأمين الطاقة والاستقرار الاقتصادي للطيران الدولي.

و تعمل الولايات المتحدة الأميركية على إزالة العوائق التي تقف أمام استعمال وقود الطيران البديلة ومستدامة في الطيران النفاث التجاري حيث حققت تقدما سريعا في اتجاه إنجاز مؤهلات ومواصفات الوقود الفنية والبيئية، وتطوير الفرص اللازمة لاستخدامها لدعم أنواع الوقود البديلة المستدامة في الطيران التجاري النفاث. وتواصل الولايات المتحدة تعزيز قدراتها الفنية في تقييم خفض دورة حياة غازات الدفيئة وكذلك بالنسبة إلى عوامل استدامة أخرى من خلال الشراكات، وأعمال البحث والتطوير، والمسارات التنظيمية.

على صعيد التجاري في 2009 وقعت خمس عشرة شركة طيران اتفاقات شراء مسبق مع مزودين اثنين للوقود البديل لوضع ترتيبات شراء طويلة الأجل لنوعين من الوقود البديل، و في 2010 وقعت شركات الطيران ومشترو الوقود العسكري تحالفا استراتيجيا لتنظيم عملياتهم وخلق "سوق واحدة" لشراء وقود الطيران البديل. وقد وشكل ذلك خطوة هامة أخرى لتوفير " جذب طلب "على زيادة تطوير واستخدام أنواع الوقود البديلة في الولايات المتحدة، لكونهما يمثلان معا جميع مشتري وقود الطيران تقريبا في سوق الولايات المتحدة .

وتجدر الإشارة الي الدور الكبير الذي يلعبه السلاح الجوي في الولايات المتحدة لتجريب الوقود البديل على أنواع مختلفة م الطائرات الحربية،

و على صعيد الاتحاد الأوروبي تتم العديد من أعمال البحث و التطوير بما في ذلك البحث في مجال الوقود البديل حيث يخصص تمويلا للمصانع التجريبية لإنتاج الجيلين الثاني والثالث من الوقود الإحيائي. كما أن دراسة اللجنة الأوروبية المسماة " طريقة مستدامة لأنواع الوقود والطاقة البديلة في مجال الطيران " تظطلع بتحليل مقارن للخيارات البديلة من أنواع الوقود المختلفة في الأجلين القصير والمتوسط.

وتعمل الهند ترويج لأنواع الوقود البديلة أن رؤساء الطيران المدني ينون الترويج لاستخدام أنواع الوقود البيولوجي "أنواع الوقود الجاهز للاستخدام" في قطاع الطيران ، و لبلوغ هذا الهدف تم الهدف تشكيل فريق استشاري تم اختياره أعضائه من الجهات المعنية، ومؤسسات البحوث، والأوساط الأكاديمية ومصنعي الطائرات والمحركات.

و قد أكدت مجموعة من هيئات الطيران المدني المتخصصة أن هنالك حاجة ملحة لوضع سياسات تدعم وتسهل وضع واستخدام أنواع من الوقود البديل والمستدام وتساعد على ضمان أن مثل هذا الوقود سيكون قابلاً للنمو ومتاحاً من الناحية التجارية لاستخدامه في مجال الطيران، بما في ذلك وضع معايير استدامة للوقود الحيوي تكون مناسبة ومتناسقة على الصعيد العالمي. وقد لعبت صناعة الطيران دوراً رائداً في تطوير واختبار وترويج تلك الأنواع من الوقود. بيد أن تحقيق مستوى معقول من الانتشار العالمي وعلى المستوى التجاري يتطلب سياسات تنظيمية داعمة والمزيد من الاستثمارات من قبل الحكومات.

وعلى صناعة الطائرات فكلها تتسابق على تجريب استعمال الوقود البديل و هكذا عملت شركة إير باس في فاتح فبراير 2008 على استخدام إحدى محركات طائرة A380 بالوقود البديل مكون من 40% من GTL و الغاز العادي، وفي نفس السنة حلقت طائرة بوينغ 747-400 تابعة لشركة فرجين أتلنتك Virgin Atlantic باستخدام إحدى

محركتها بالوقود البديل ونفس الشيء بالنسبة لطائرة أخرى ن نوع بوينغ 747-400 تابعة لشركة Air New Zeland لكن بوقود بديل متلف عن الذي استعمل في طائرة فرجين أتلنتيك، وقد أشار مدير إستراتيجية الوقود الحيوي في شركة بوينغ أن تحويل الوقود الحيوي إلى وقود رخيص وذات جدوى اقتصادية يعد من أبرز تحديات الحالية و المستقبلية لاستخدام الوقود الحيوي داعياً إلى المزيد من البحث عن التقنيات الجديدة والابتكار للوصول إلى هذا الهدف وتعزيز مشاركة القطاعين العام والخاص فضلاً عن استمرار الدعم الحكومي في المراحل الأولى.

وعلى صعيد العالم العربي فأن التجربة التي قامت شركة الخطوط الجوية القطرية في 12 أكتوبر 2010 بقيام إحدى طائراتها برحلة بأول رحلة جوية تجارية من لندن إلى الدوحة و باستخدام كل محركها لوقود مكون من خليط GTL ووقود طائرة نفثة عادية تعد تجربة ريادية، وفي هذا السياق أكد نائب رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب لشركة قطر للوقود في تصريحات صحفية لصحيفة قطرية بتاريخ 2009/10/29 على هامش قمة الطيران المدني أن أن شركتي وقود وشل تبدالان جهوداً كبيرة لتوفير احتياجات جميع الطائرات العاملة بمطار الدوحة من الوقود البديل «كيروسين» JTL، معرباً عن توقعه بإنجاز هذه المهمة بنهاية 2011 مع افتتاح مطار الدوحة الدولي الجديد. من جهة أخرى أشار وتعد الرحلة الجوية الأولى استخداماً للكيروسين (JTL) في العالم تتويجاً لسلسلة من البحوث العلمية أجريت على مدار عامين قام بها تحالف من الشركات يضم شركة إيرباص والخطوط الجوية القطرية وقطر للبترول وواحة العلوم والتكنولوجيا في قطر وشركة رولز رويس وشل وشركة وقود في البحث عن فوائد استخدام وقود الغاز المسال لتشغيل الطائرات التجارية، وقد تم معظم هذا العمل داخل واحة العلوم والتكنولوجيا في قطر.

و على صعيد آخر تقوم شركة بوينغ بتعاون مع شركة الاتحاد للطيران بتنفيذ مشروع مهم لإنتاج لوقود الحيوي وهو مشروع "مصدر" و هو مشروع خاص في المنهجية المتبعة لإنتاج الوقود البديل ،

المطلوب : للإطلاع

التعاون الدولي



الهيئة العربية للطيران المدني

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

التعاون الدولي

مقدمة من الإدارة العامة للهيئة

تبعاً لتوصية المجلس التنفيذي (37) التي تشجع الهيئة العربية للطيران المدني على توطيد وتوسيع روابط التعاون مع المنظمات الإقليمية و سلطات الطيران المدني قامت الإدارة العامة للهيئة بالعديد من المبادرات في هذا الشأن ونجيزها فيما يلي :

التعاون مع مكتب الإقليمي لأيكاو - باريس

بهدف التنفيذ مقتضيات الاتفاقية الموقعة بين الهيئة العربية للطيران المدني و منظمة الطيران المدني الدولي بمونتريال قبيل انعقاد الجمعية العامة 37 لأيكاو، عقدت الإدارة العامة للهيئة اجتماع مع المسؤول عن المكتب حيث تم مناقشة مختلف إمكانيات التعاون والتنسيق وقد خلص الاجتماع إلى بلورة تصور للتعاون التالي:

- 1/ العمل على عقد اجتماعين كل سنة قصد تحديد، تصحيح أو تحديث برنامج العمل المشترك ومتابعة تنفيذه ودراسة محاور إضافية للتعاون.
- 2/ تنظيم اجتماع سنوي ثلاثي (الهيئة العربية للطيران المدني- مكتب الأيكاو في باريس - المؤتمر الأوروبي للطيران المدني) قصد تنسيق برامج التعاون،
- 3/ عقد اجتماع سنوي بين الهيئة العربية للطيران المدني و مكتب الأيكاو بباريس و سلطات الطيران المدني في كل من المملكة المغربية والجمهورية الجزائرية الشعبية الديمقراطية والجمهورية التونسية لإعداد برنامج مشترك وتفاذي الازدواجية في بعض المشاريع،
- 4/ عقد اجتماع سنوي بين المكاتب الإقليمية لأيكاو في كل من باريس والقاهرة و دكار والهيئة العربية للطيران المدني قصد إعداد برنامج تعاون يشمل كل الدول الأعضاء في الهيئة.
- 5/ دراسة إمكانية عقد ورشة عمل مشتركة بين الهيئة العربية للطيران المدني و مكاتب أليكاو الإقليمية في باريس و دكار والقاهرة تهتم برنامج السلامة الجوية و نظام إدارة السلامة.
- 6/ تبادل الدعوات للمشاركة في الفعاليات التي ينظمها كل من المكتب الإقليمي لأيكاو بباريس والهيئة العربية للطيران المدني.
- 7/ مساهمة مكتب الأيكاو في الفعاليات التي تنظمها الهيئة العربية للطيران المدني في مجالي السلامة الجوية والملاحة الجوية.
- 8/ تبادل الوثائق.

وفي هذا السياق يجب الإشارة إلى مساهمة خبيرين من مكتب الأيكاو في الإشراف على ندوة في الملاحة الجوية نظمتها الهيئة العربية للطيران المدني في مقرها.

التعاون مع المكتب الإقليمي للأيكافو بالقاهرة

يهدف تحديد برنامج عمل مشترك محدد في المواضيع وفي الزمن تتم اتصالات مكثفة مع المكتب الإقليمي للأيكافو بالقاهرة لتبادل الاقتراحات والمرئيات حول مجموعة من المواضيع تهم الملاحة الجوية والسلامة الجوية والبيئة ي الطيران المدني، وقد تم الوصول إلى مشروع اتفاق يأخذ كذلك التوصيات التي خرج بها المؤتمر الأول لمدراء الطيران المدني في الشرق الأوسط والذي انعقد بمدينة أبو ظبي في شهر ابريل من السنة الحالية. و بهدف تفعيل التعاون مع المكتب عقد اجتماع في القاهرة يوم 26 سبتمبر 2011 تمت خلاله تحديد الألية للتعاون و توج الاجتماع بما يلي :

- أ. تبادل دعوات حضور الاجتماعات الفنية بين الطرفين والمواظبة على حضورها ما أمكن ذلك.
- ب. متابعة الأنشطة والاجتماعات المنعقدة والاستغلال المتبادل لنتائج وتقارير أعمال الفرق واللجان لدى كل طرف.
- ج. تبادل البيانات فيما يخص الملاحة (أوجه القصور) والبيئة وذلك لتمكين الهيئة من الولوج إلى قاعدة البيانات الخاصة بالمكتب الإقليمي للشرق الأوسط (MANDD)
- د. إعداد اللائحة المؤقتة للأنشطة الفنية المزمع تنفيذها سنة 2012 من كلا الطرفين وذلك قبل تاريخ 15 أكتوبر القادم وتبادلها وذلك تفاديا لتزامن الأنشطة.
- هـ. الاتفاق على لائحة الأنشطة المشتركة لسنة 2012 (حيث تم الاتفاق المبدئي على إقامة أول ندوة مشتركة بخصوص "خطط الرحلات الجديدة للأيكافو INFPL" في الربع الأول من سنة 2012 بجدة بالمملكة العربية السعودية وذلك حسب ما يلي:

- التنسيق مع سلطة الطيران المدني السعودي لتأكيد إستضافة الندوة
- تكفل الهيئة بمصاريف تنقل ومعيشة الخبير الفني التخصصي في INFPL بمونتريال في حدود \$8000.
- تكفل المكتب الإقليمي بالقاهرة بمصاريف تنقل ومعيشة منتدبها خلال هذه الدورة.
- تكفل سلطة الطيران المدني السعودي بتكاليف قاعة العرض والغذاء والاستراحة خلال فترة الدورة.
- و. إقامة اجتماعات تنسيقية بين الجهتين كل ما أدت الضرورة إلى ذلك وعلى الأقل مرة واحدة في السنة خلال شهر أكتوبر.

- ز. المتابعة المشتركة لتوصيات أول اجتماع لمدراء الطيران المدني بالشرق الأوسط الذي نظمه المكتب الإقليمي بالقاهرة بأبو ظبي في مارس 2011 والذي شاركت فيه الهيئة وذلك على الشكل التالي:
- تقديم الهيئة لأوراق عمل عن اجتماعات لجان الأمن وحماية البيئة والنقل الجوي للهيئة خلال الفترة 2011 و2012 خلال الاجتماع المقبل لمدراء الطيران المدني بالشرق الأوسط المزمع انعقاده في شهر مارس 2013.

- مشاركة الهيئة العربية للطيران المدني عن طريق خبيرها بالسلامة الجوية في المجموعة الإقليمية للسلامة الجوية بالشرق الأوسط RASG-MID واللجنة المنبثقة منه RSC.
- العمل المشترك بين الطرفين في مجال المنظمات الإقليمية للسلامة الجوية (RSOO) وذلك انطلاقا من أعمال الفريق الخاص لدى الهيئة بإنشاء النظام العربي الموحد للسلامة الجوية والذي قضى شوطا لا بأس به في تحقيق هذه المبادرة وذلك بـ:
- الشروع في تنفيذ برنامج SAFA لمراقبة الطائرات الأجنبية.
- توحيد شهادة النوعية للطائرات.

التعاون مع المؤتمر الأوروبي للطيران المدني

قصد توطيد التعاون مع المؤتمر الأوروبي للطيران المدني و بعد مرور سنتين و نصف على برنامج العمل المشترك عقد اجتماع بمقر المؤتمر بين الإدارة العامة للهيئة العربية للطيران المدني و الكتابة الإقليمية للمؤتمر الأوروبي

للطيران المدني تمت خلاله مناقشة مختلف المجالات التي حددها برنامج العمل 2009-2011 وتصور أهداف برنامج عمل المقبل 2012-2014 و قد تم الاتفاق على ما يلي:

- 1 / نظرا لعدد الطلبات التي توصلت بها الإدارة العامة فيما يخص ورشة العمل حول التحقيق في حوادث الطائرات التي ينظمها المؤتمر فستعمل الكتابة التنفيذية على دراسة إمكانية إضافة مقعد ثالث لفائدة خبراء الدول الأعضاء في الهيئة،
- 2/ المساهمة الفنية بتوفير خبراء من مستوى رفيع في الندوات التي ستعظمها الهيئة العربية للطيران المدني في مجال امن الطيران فيما يخص التقنيات الحديثة للكشف الأمني و التشريعات الجديدة في امن العفش و التسهيلات والإجراءات لأمنية للركاب ذوي الصعوبة في التنقل،
- 3/ المساهمة الفنية في ندوتي البيئة و التي تهتم إدارات المجالات المطارية والمحافظة على البيئة وآلية السوق فيما يخص انبعاثات الغازات الناتجة عن نشاط الطيران المدني.

كما تم اتفاق إلى إعداد برنامج عمل موحد للفترة 2012-2014 على أن يتم التوقيع عليه بحضور أعضاء مكتب التنسيق للمؤتمر والمجلس التنفيذي للهيئة.

التعاون مع إدارة أمن النقل بالولايات المتحدة الأمريكية

قصد توسيع التعاون وتنويعه قامت الإدارة العامة للهيئة بعدة اتصالات ومشاورات مع إدارة أمن النقل بالولايات المتحدة الأمريكية توجت بمشروع مذكرة للتعاون بين الإجارة والهيئة تهدف إلى تحسين مستوى امن الطيران والتكوين وتوفير الخبرة.

عملت الإدارة العامة على تعميم مشروع المذكرة على الدول الأعضاء و توصلت ببعض الأجوبة من ضمنها مراسلة الهيئة العامة للطيران المدني بدولة الإمارات العربية المتحدة التي تقترح ان يتم التوقيع على مذكرة التفاهم بصفة ثنائية بين ل دولة عضو من الدول الأعضاء وإدارة امن النقل بالولايات المتحدة ، كما طلبت سلطة الطيران المدني بعض الإيضاحات حول تحديد كيفية و أسلوب التعاون في المجالات المقترحة الإدارية والتشغيلية والتقنية إضافة إلى توضيح حجم التكلفة المالية الفعلية و التي ستقع على كاهل كل دولة من الدول الموقعة على مذكرة التعاون المرتقب بينما تسيير الأجوبة الأخرى إلى أنها ليست لها أي ملاحظات على المذكرة.

التعاون مع سلطة الطيران المدني التركية

تعد الجمهورية التركية من أهم الدول المطلة على البحر الأبيض المتوسط و لها علاقة كبيرة مع الدول العربية و في هذا السياق تدخل المبادرات التي اتخذتها سلة الطيران المدني بتركيا و الهيئة العربية للطيران المدني قصد الوصول إلى مذكرة للتفاهم، وقد عملت الإدارة العامة على تعميم المذكرة على الدول الأعضاء و توصلت بأجوبة من كل من الهيئة العامة للطيران المدني بدولة الإمارات العربية المتحدة والتي اشترطت أن تشمل المذكرة على بند يلزم الطرفين (الدول الأعضاء في الهيئة العربية للطيران المدني و تركيا) بإبتاع سياسة نقل جوب أكثر تحررا تتيح انفتاحا أكثر بينهما ، حيث يعد هذا الوجه من التعاون هو الوجه الذي يمكن عن طريقه تحقيق الهدف المنشود و هو تطوير علاقات النقل الجوي بين الطرفين و بالتالي الارتقاء بالعلاقات السياسية و الاقتصادية و الاجتماعية، بينما تشير كل من الجمهورية التونسية و المملكة العربية و الجمهورية اليمنية إلى أنها ليس لها أي ملاحظات حول فحوى المذكرة.

للإشارة العديد من الدول العربية وقعت على مذكرة التفاهم لمجموعة التركية - الشرق أوسطية للتعاون في مجال الطيران المدني

(Turkish- Middle East Aviation Group- TMAG-for Cooperation in Civil Aviation)

والدول العربية التي وقعت على مذكرة التفاهم هي: الأردن - لبنان - سوريا - العراق كما تمت دعوة اليمن للانضمام إلى هذه المجموعة.

المطلوب : الإطلاع و التوجيه.

التكوين والتدريب



الهيئة العربية للطيران المدني

ورقة عمل

الاجتماع الأربعون للمجلس التنفيذي

انجازات الهيئة في مجال التكوين والتدريب

مقدمة من الإدارة العامة للهيئة

تعد التنمية البشرية المؤشر الحقيقي للنهضة الشاملة، لما لها من تأثير إيجابي في مواجهة التحديات التكنولوجية والعلمية والاقتصادية، وتقوم معاهد ومراكز وكليات التكوين والتدريب للطيران المدني بالدول العربية بدور حيوي في بناء القدرات والكفاءات باعتبارها الحجر الأساس والمورد الأهم الذي تعتمد عليه سلطات ومؤسسات الطيران المدني لتحقيق أهدافها في سياق الرفع من وثيرة العمل وجودته ومردوبيته.

لقد أخذ موضوع التكوين والتعليم مسارا متطورا ضمن أنشطة الهيئة، وكما هو في العلم، وتنفيذا لقرار الجمعية العامة 11 (طرابلس - مايو 2008) في شأن دعوة رؤساء ومدراء مؤسسات التكوين والتدريب للطيران المدني لعقد اجتماع مشترك مع الهيئة وبالفعل تم عقد اجتماع تنسيقي موسع بين الهيئة والمعاهد ومراكز وكليات ومؤسسات التكوين والتدريب للطيران المدني بالدول العربية، وذلك يومي 24 و 25 يوليو 2009 بالرباط، والذي خلص إلى مجموعة من التوصيات أكدت على ضرورة تفعيل وزيادة الاهتمام بالتكوين والتأهيل والتدريب، كما توج **الاجتماع ببيان ختامي دعى إلى تكوين فريق عمل مشترك يسند إليه إعداد دراسة شاملة حول الإستراتيجية العربية للتكوين والتدريب.**

وقد عقد هذا الفريق اجتماعه الأول بالرباط يومي 22 و 23 أبريل 2010 وحدد محاور ومنهجية عمل الفريق وخرج بعدة توصيات، شملت بالخصوص المقترحات العملية حول تطوير سياسة التعليم والتدريب في سياق مواكبة التغيرات الحالية والمستقبلية التي يعرفها قطاع الطيران المدني العالمي. وتم رفع هذه التوصيات إلى الجمعية العامة 13 (الرباط 14-15 مايو 2010) وعممت الدراسات والتوصيات على الدول الأعضاء قصد الإبداء بالملاحظات والمقترحات والمرئيات بخصوص ما ورد فيها مع الطلب بموافاة الإدارة العامة للهيئة بالمقترحات لدراستها وتصنيفها وتقييمها وتحليلها من طرف فريق العمل الخاص بالإستراتيجية.

وتحضيرا للاجتماع الثاني لفريق العمل، عقدت سكرتارية الفريق المكونة من رئيس الفريق والإدارة العامة للهيئة اجتماعين تنسيقيين (الأول بالرباط في الفترة 6-8 أكتوبر 2010 / والثاني بالدوحة 24-28 ديسمبر 2010) حيث أسفرت نتائج الاجتماعات عن مجموعة من الخلاصات تدخل في إطار المساهمة الفعلية لوضع الأسس الكفيلة بتحديد منهجية الإستراتيجية العربية للتعليم والتدريب. ومن أهمها تحديث عناصر ومعطيات الاستبيان السابق الذي تم إعداده سنة 2008 والخاص بالمعاهد وكليات ومراكز التكوين والتدريب للطيران المدني بالدول العربية، حيث تم إعداد نموذج لاستبيان جديد تتضمن عناصره الأساسية بالخصوص، المعلومات والبيانات الإحصائية عن هذه المؤسسات وكذا هيكلها التنظيمية والمناهج الدراسية والبرامج التدريبية ونوعية التأطير، وعدد الطلبة والخريجين وشروط القبول والتسجيل وسنوات الدراسة ونوعية الشواهد ودرجتها وجهات الاعتماد.

وقد عممت الإدارة العامة للهيئة على سلطات الطيران المدني رسالة تطلب فيها الإيعاز للجهات والمؤسسات التعليمية والتدريبية للطيران المدني للدول الأعضاء لملء الاستبيان الخاص بالمعلومات الحديثة وموافاة الإدارة العامة للهيئة بالمطلوب في أقرب فرصة، حتى يتمكن فريق العمل من استيفاء المعلومات ودراستها وتقييمها بالشكل الأمثل الدقيق. علماً أن نموذج الاستبيان، تم نشره على موقع الهيئة الإلكتروني.

وتبعاً لذلك عقد فريق العمل اجتماعه الثاني الموسع، في الفترة 6-8 يونيو 2011 بالرباط حيث تدارس ما تم التوصل إليه من مقترحات وردود ومرثيات في سياق حصر الدراسة التقييمية لنتائج الاستبيان من خلال المعلومات المتوفرة، والتوجه نحو صياغة المشروع النهائي للدراسة المطلوبة بخصوص الإستراتيجية العربية للتكوين والتدريب، ورفعها إلى الاجتماع الموسع الثاني بين الهيئة ومعاهد ومؤسسات وكليات التكوين والتدريب المزمع عقده في أواخر شهر نوفمبر 2011.

ومن تم يرفع تقرير كامل لنتائج فريق العمل إلى المجلس التنفيذي والجمعية العامة القادمة للهيئة قصد الاعتماد. **وفي مجال التعليم والتكوين** كذلك لا بد من الوقوف لتقديم الشكر والعرفان إلى الهيئة العامة للطيران المدني، ورئيسها معالي السيد عبد العزيز النعيمي على الدعم المتواصل والمساعدات القيمة المتمثلة في مكرمة حكومة دولة قطر، من خلال المنح الدراسية المقدمة للهيئة، والتي استفاد منها العشرات من الطلبة العرب منذ انطلاق المبادرة الطيبة سنة 2002، حيث تخرج العديد من المهندسين والمراقبين والطيارين وهم يزاولون حالياً مهامهم بكل مهنية وكفاءة وجدية. علماً أن لائحة الطلبة الممنوحين لسنة 2010-2011، البالغ عددهم 11 طالباً من 7 دول عربية يدرسون حالياً في الكلية بكل انتظام وتفوق مما يشرف الهيئة ومنتسبيها من مرشحي الدول الأعضاء. وتجدر الإشارة إلى الارتقاع الكبير لطلبات الترشيح التي توصلت بها الهيئة للدراسة في الكلية والذي فاق 70 مرشحاً للسنة الدراسية المقبلة (2011-2012). وللعلم فإن القيمة الإجمالية لهذه المنح تبلغ سنوياً ما يقارب 275.000 دولار بمعدل 25.000 دولار أمريكي لكل طالب سنوياً.

ومن جهة أخرى تحضى سياسة التدريب بأولوية بالغة في أنشطة وبرامج وخطة عمل الهيئة. حيث تبدل جهوداً مضنية لتحسيس سلطات الطيران المدني العربية بضرورة مشاركة منتسبيها وموظفيها وخبرائها في الدورات التدريبية والندوات المتخصصة والورشات الفنية التي تنظمها الهيئة تنفيذاً للبرامج الفنية المعتمدة، في شتى مجالات الطيران المدني سواء في اقتصاديات وإحصائيات النقل الجوي والقوانين التنظيمية للطيران أو في السلامة الجوية أو في الملاحة الجوية أو في أمن الطيران أو في مجال البيئة والانبعاثات. **وبالإضافة للندوات والورشات الفنية والدورات التدريبية المعتمدة من الهيئة التي يتم إدرجها ضمن أنشطة اللجان الفنية. فإن الهيئة تساهم بالتعاون والتشارك مع الدول الصديقة والمنظمات الإقليمية والدولية المماثلة** في فتح مجالات التدريب أمام أوسع الطاقات البشرية من منتسبي سلطات الطيران المدني العربية للمشاركة في الدورات التدريبية وورش العمل الفنية التي تنظم دورياً على المستويين الإقليمي والدولي ويتأطير من خبراء دوليون ذوي الخبرة والكفاءة العالية. مما يفيد المشاركين بالمعلومات الفنية الجديدة والتقنيات الحديثة. ويرفع من مكاسبهم المعرفية.

وترسيخاً لتوجهاتها العملية في مجال التدريب، واصلت الإدارة العامة للهيئة جهودها للتنفيذ الأمثل والاستفادة القصوى من مذكرات التفاهم والتعاون التي أبرمتها الهيئة مع الدول الصديقة والمنظمات والاتحادات الإقليمية والدولية ومع مراكز وأكاديميات التدريب حيث تتيح هذه المذكرات فرصاً جيدة وامتيازات متنوعة ومكاسب أكيدة للدول الأعضاء من خلال الاستفادة من الدورات التدريبية المجانية وبرنامجها المتعددة في شتى مجالات الطيران المدني وكذا الاستفادة من المقاعد والمنح الدراسية في الورشات والدورات التكوينية التخصصية.

وفي هذا الإطار واستفادة من مقتضيات مذكرات التفاهم والتعاون التي أبرمتها الهيئة مع كل من الهيئة العامة للطيران المدني بدولة الإمارات العربية المتحدة ومراكز الخليج لدراسات الطيران و مديريةية الطيران المدني بسنغافورة والمؤتمر الأوروبي للطيران المدني والاتحاد الأوروبي ومنظمة الطيران المدني الدولي والجمهورية الكورية. وعلى منوال الدورات التدريبية لسنة 2010 التي استفاد منها مجموعة من مرشحي الدول الأعضاء خاصة على مستوى مركز دبي لأمن الطيران وأكاديمية سنغافورة وكلية الملكة نور الفنية.

عممت الإدارة العامة على الدول الأعضاء البرامج التدريبية لسنة 2011 لكل من مركز دبي لأمن الطيران ومركز أكاديمية التدريب الفني، وأكاديمية سنغافورة وكلية الملكة نور الفنية. بالإضافة إلى برنامج التعاون مع المؤتمر الأوروبي (2009-2011) كما تم تعميم لائحة الدورات التدريبية الخاصة بالسلامة الجوية المقدمة من المديرية العامة للطيران المدني بالجمهورية الكورية تنفيذاً لمذكرة التفاهم الموقعة بين الطرفين والتي تقدم بموجبه الجمهورية الكورية منحة تدريبية للهيئة من خلال دولها الأعضاء.

وتبعاً لخطابات التعميم بخصوص لائحة الدورات التدريبية توصلت الإدارة العامة للهيئة بعشرات الترشيحات خاصة من اليمن ولبنان ومصر وتونس وسوريا، وبشكل مكثف للمشاركة في الدورات التدريبية لمركز دبي لأمن الطيران وحظيت دورات أمن الطيران بالخصوص باهتمام واسع من الدول الأعضاء.

وهنا وجب تقديم الشكر والعرفان والامتنان لسعادة السيد سيف محمد السويدي مدير عام الهيئة العامة للطيران المدني بدولة الإمارات العربية المتحدة ورئيس المجلس التنفيذي على دعمه المتواصل واللامحدود للهيئة ومنسبها من خلال ما يقدم من مساعدات وتسهيلات إضافية في سياق الاستفادة من المنح التدريبية والتي مما لا شك فيه سترجع بالمنفعة والمردودية على خدمات الطيران المدني للدول الأعضاء وعلى منظومة الطيران المدني العربي بصفة عامة. ومن جانب آخر توصلت الإدارة العامة بخمس مرشحين من الدول الأعضاء للمشاركة في الدورات التدريبية التي تنظمها أكاديمية سنغافورة ضمن برنامجها لسنة 2011 والذي خصصت فيه للهيئة 15 منحة تدريبية طبقاً لاتفاقية التعاون المبرمة بين الطرفين.

إن التكوين والتدريب وإعادة التأهيل في قطاع الطيران المدني هي السياسة المجدية والأساسية والجوهرية لمسيرة التطور المتسارع الذي يعرفه قطاع الطيران المدني في شتى مجالاته وشعبه ومكوناته الفنية والاقتصادية والإدارية والتكنولوجية.

المطلوب:

- 1- دعوة الإدارة العامة لترسيخ توجه الهيئة نحو تفعيل مذكرات التفاهم والتعاون مع الدول الصديقة والمنظمات الإقليمية والدولية، قصد الاستفادة القصوى من المقاعد المجانية والدورات التدريبية التي تتيحها مقتضيات هذه الاتفاقيات.
- 2- تقدير الجهود المبذولة من فريق العمل الخاص بإعداد الإستراتيجية العربية للتعليم والتدريب للطيران المدني بالدول العربية.
- 3- دعوة سلطات الطيران المدني العربية للتجاوب مع الاستبيان الخاص الذي أعده فريق العمل وذلك من خلال الإيعاز للجهات المشرفة على مؤسسات التعليم والتدريب للطيران المدني للدول الأعضاء قصد ملئ الاستبيان بالمعلومات المطلوبة وموافاة الإدارة العامة للهيئة بالاستبيان الكامل في أقرب الآجال حتى يتمكن فريق العمل من إنجاز مهامه بالشكل الأمثل والدقيق والنموذجي.