

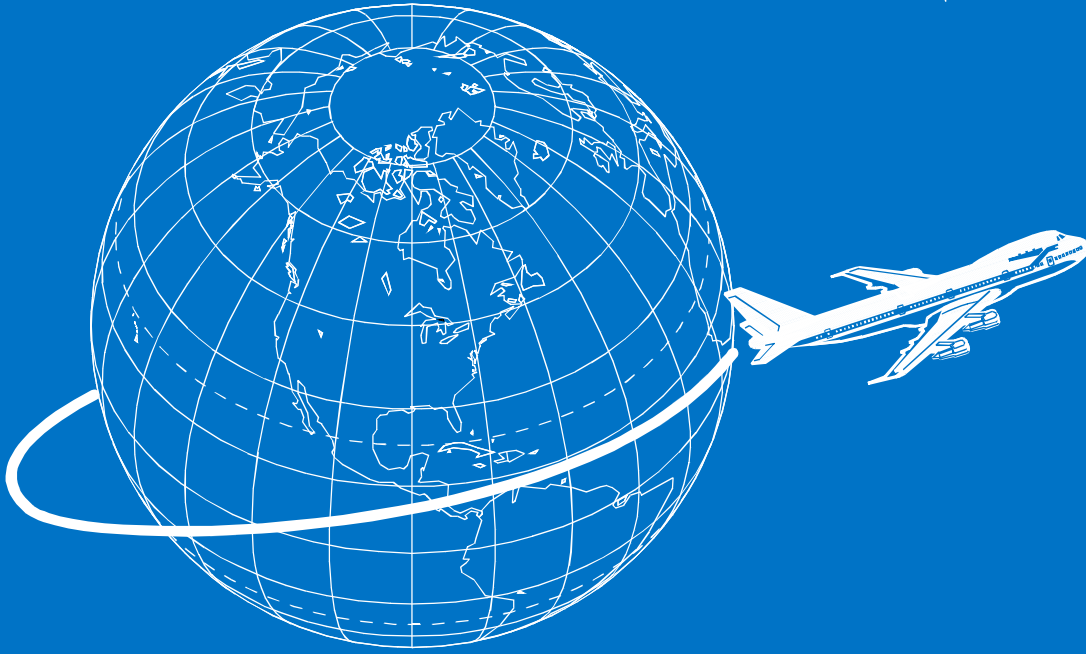


Doc 9851

وثائق لدورة الجمعية العمومية  
في سنة ٢٠٠٧

# التقرير السنوي للمجلس

٢٠٠٤



منظمة الطيران المدني الدولي

التقرير السنوي للمجلس - ٢٠٠٤ - Doc 9851

## الى الجمعية العمومية لمنظمة الطيران المدني الدولي

أتشرف بناء على طلب المجلس بأن أرفع الى الجمعية العمومية التقرير السنوي للمجلس لسنة ٢٠٠٤، الذي أعد وفقا لحكم الفقرة (أ) من المادة الرابعة والخمسين لاتفاقية الطيران المدني الدولي. ويشكل هذا التقرير جزءا من مستندات الدورة القادمة للجمعية العمومية التي ستعقد في سنة ٢٠٠٧ ولكنه يوزع الآن على الدول المتعاقدة للاحاطة به علما. وسوف يرسل أيضا الى المجلس الاقتصادي والاجتماعي للأمم المتحدة عملا بالفقرة ٢ (أ) من المادة السادسة من الاتفاق المعقود بين الايكاو والأمم المتحدة.

أعدت أمانة المنظمة هذا التقرير ووزعته في شكل مسودة على ممثلي الدول الأعضاء في المجلس للحصول على مقترحاتهم بشأنه. ولم ينظر المجلس بعد في هذا التقرير ولم يعتمده رسميا - بكامل هيئته - وإنما فوض رئيسه كما حدث في الماضي سلطة اقرار النص النهائي بعد مراعاة جميع المقترحات المقدمة.

مضت ٦٠ عاما على توقيع اتفاقية شيكاغو في ١٩٤٤/١٢/٧ والتي بموجبها أنشئت الايكاو. ومنذ ذلك الوقت ظلت الايكاو محفلا فعالا للتعاون العالمي فيما بين دولها المتعاقدة وأعضاء مجتمع الطيران العالمي من أجل تعزيز سلامة وأمن وكفاءة أجوائنا والمجالات الجوية المحيطة بالمطارات.

وتحول النقل الجوي من صناعة ناشئة الى عامل هام في الاقتصاد العالمي، وأصبح اليوم جزءا حيويا من حياتنا اليومية. وهو يمكننا من الوصول بسلامة وسرعة وبشكل عملي الى أي مكان على وجه الأرض سواء كان ذلك لأغراض السياحة أو الأعمال، ويزودنا بالعديد من السلع والخدمات التي نستخدمها بشكل يومي في بيوتنا ومكاتبنا.

ونحن اذ نبدأ فصلا جديدا من تاريخ المنظمة، نضع بثقة أهدافنا لمستقبل مليء بالتحديات، ونصر على تحقيق القدر الأمثل من السلامة والأمن، ومواصلة تحرير النقل الجوي بصفة اطارادية في جميع أنحاء العالم، ووضع نظام لإدارة الحركة الجوية العالمية يكون قابلا للتشغيل البيئي ومنسقا ومتوصلا، وضمان المواءمة القصوى بين التطور الآمن والمنتظم للطيران المدني وبين جودة البيئة، والاستمرار في تطوير اطار قانوني عالمي موحد.

نعم، لقد حددت الوجهة. وأهدافنا واضحة. والتعاون العالمي لا يزال مفتاح التصدي لكل هذه التحديات، وهو الذي استرشدنا به خلال الستين عاما الماضية.

أسعد قطييط  
رئيس المجلس

## قائمة الدول المتعاقدة لدى الايكاو

سانت فنسنت و غرينادين	ليسوتو	جمهورية الكونغو الديمقراطية	أفغانستان
ساموا	ليبيريا	الدانمرك	البانيا
سان مارينو	الجمهورية العربية الليبية	جيبوتي	الجزائر
ساو تومي وبرنسيبي	لتوانيا	الجمهورية الدومينيكية	أندورا
المملكة العربية السعودية	لكسمبورج	اكوادور	انغولا
السنغال	مدغشقر	مصر	انتيجوا وبربودا
صربيا والجبل الأسود	ملاي	السلفادور	الارجنتين
سيشيل	ماليزيا	غينيا الاستوائية	أرمينيا
سيراليون	ملايف	اريتريا	استراليا
سنغافورة	مالي	استونيا	النمسا
سلوفاكيا	مالطة	اثيوبيا	اذربيجان
سلوفينيا	جزر مارشال	فيجي	جزر البهاما
جزر سليمان	موريتانيا	فنلندا	البحرين
الصومال	موريشوس	فرنسا	بنغلاديش
جنوب أفريقيا	المكسيك	غابون	بربادوس
اسبانيا	ولايات ميكرونيزيا الموحدة	غامبيا	بيلاروس
سري لانكا	موناكو	جورجيا	بلجيكا
السودان	منغوليا	المانيا	بليز
سورينام	المغرب	غانا	بنين
سوازيلند	موزامبيق	اليونان	بوتان
السويد	ميانمار	غرينادا	بوليفيا
سويسرا	ناميبيا	غواتيمالا	البوسنة و الهرسك
الجمهورية العربية السورية	ناورو	غينيا	بوتسوانا
طاجيكستان	نيبال	غينيا - بيساو	البرازيل
تايلند	مملكة هولندا	غيانا	بروناي دار السلام
جمهورية مقدونيا اليوغوسلافية	نيوزيلندا	هايتي	بلغاريا
الساقية	نيكاراغوا	هندوراس	بوركينافاسو
توغو	النيجر	هنغاريا	بوروندي
تونغا	نيجيريا	ايسلندا	كمبوديا
ترينيداد وتوباغو	النرويج	الهند	الكاميرون
تونس	عمان	اندونيسيا	كندا
تركيا	باكستان	جمهورية ايران الاسلامية	الرأس الأخضر
تركمستان	بالاو	العراق	جمهورية أفريقيا الوسطى
يوغندا	بنما	ايرلندا	تشاد
اوكرانيا	بابوا غينيا الجديدة	اسرائيل	شيلي
الإمارات العربية المتحدة	باراغواي	ايطاليا	الصين
المملكة المتحدة	بيرو	جامايكا	كولومبيا
جمهورية تنزانيا المتحدة	الفلبين	اليابان	جزر القمر
الولايات المتحدة	بولندا	الأردن	الكونغو
اوروغواي	البرتغال	كازاخستان	جزر كوك
اوزبكستان	قطر	كينيا	كوستاريكا
فانواتو	جمهورية كوريا	كيريباتي	كوت ديفوار
فنزويلا	جمهورية مولدوفا	الكويت	كرواتيا
فيتنام	رومانيا	قيرغيزستان	كوبا
اليمن	الاتحاد الروسي	جمهورية لاو الديمقراطية	قبرص
زامبيا	رواندا	الشعبية	الجمهورية التشيكية
زيمبابوي	سانت كيتس ونيفيس	لاتفيا	جمهورية كوريا الشعبية
	سانت لوشيا	لبنان	الديمقراطية

<b>1</b>	<b>الفصل الأول — حقائق عن الايكاو</b>
1	ما هي .....
1	ماذا تفعل .....
2	كيف تعمل .....
3	الأهداف الاستراتيجية .....
3	اتجاهات المستقبل .....
5	مطبوعات الايكاو .....
5	موقع الايكاو على الشبكة العالمية <a href="http://www.icao.int">www.icao.int</a> .....
6	هيكل الأمانة العامة للايكاو .....
<b>7</b>	<b>الفصل الثاني — الاقتصاد العالمي</b>
7	١- التطورات الاقتصادية العالمية والاقليمية .....
8	٢- الحركة الجوية .....
10	٣- المالية .....
11	٤- التطورات التجارية .....
13	٥- التنظيم الاقتصادي .....
15	٦- حوادث الطائرات .....
16	٧- أفعال التدخل غير المشروع .....
<b>19</b>	<b>الفصل الثالث — المنظمة</b>
19	١- السمات البارزة في سنة ٢٠٠٤ .....
21	٢- الجمعية العمومية والمجلس والهيئات الفرعية .....
25	٣- الموظفون .....
26	٤- خدمة اللغات والمطبوعات .....
27	٥- التسجيل والتوزيع والبيع .....
28	٦- المالية .....
<b>31</b>	<b>الفصل الرابع — المشاريع التي أوليت اهتماما خاصا</b>
31	١- الطيران وحماية البيئة .....
33	٢- أمن الطيران .....
36	٣- ادخال الطائرات الجديدة الأكبر حجما في الخدمة .....
37	٤- التسهيل المالي الدولي للسلامة الجوية (IFFAS) .....
38	٥- متطلبات اتقان اللغة .....
38	٦- تحديث نظم الملاحة الجوية (CNS/ATM) .....
40	٧- ادارة السلامة الجوية .....
42	٨- الاحصاءات - قاعدة البيانات الاحصائية المتكاملة (ISDB) .....

الصفحة

43	٩- الاستراتيجية الموحدة لسد ثغرات السلامة الجوية .....
44	١٠- البرنامج العالمي لتدقيق مراقبة السلامة الجوية .....
<b>47</b>	<b>الفصل الخامس — التعاون الفني .....</b>
47	١- الموجز .....
54	٢- الشؤون المالية .....
54	٣- الموظفون .....
57	٤- المنح التدريبية .....
58	٥- المعدات والعقود من الباطن .....
59	٦- البرامج الخاصة ببرنامج الأمم المتحدة الانمائي والصناديق الائتمانية .....
<b>61</b>	<b>الفصل السادس — المسائل الدستورية والقانونية .....</b>
61	١- برنامج عمل اللجنة القانونية والاجتماعات القانونية .....
63	٢- التصديق والانضمام والقبول .....
63	٣- المساعدة في مجال التأمين ضد مخاطر الحرب في مجال الطيران .....
63	٤- الدعم الخاص .....
64	٥- تسجيل الاتفاقات والترتيبات .....
<b>65</b>	<b>الفصل السابع — الأنشطة الإقليمية .....</b>
	<b>الباب الأول — المكاتب الإقليمية</b>
65	١- لمحة عامة .....
65	٢- أبرز أنشطة المكاتب الإقليمية .....
	<b>الباب الثاني — الهيئات الإقليمية</b>
69	١- لمحة عامة .....
69	٢- اللجنة الأفريقية للطيران المدني (أفكاك) .....
70	٣- اللجنة الأوروبية للطيران المدني (ايكاك) .....
72	٤- لجنة أمريكا اللاتينية للطيران المدني (لاكاك) .....
<b>73</b>	<b>الفصل الثامن — العلاقات مع المنظمات الدولية الأخرى .....</b>
73	١- منظمة الأمم المتحدة .....
75	٢- الهيئات المشتركة بين الوكالات .....
75	٣- الوكالات المتخصصة .....
76	٤- المنظمات الدولية الأخرى .....

## المرفقات

### الصفحة

- المرفق (١) — وثائق قانون الجو الدولي — التصديق والانضمام خلال عام ٢٠٠٤ ..... A-1
- المرفق (٢) — القواعد والتوصيات الدولية واجراءات خدمات الملاحة الجوية ..... A-7
- المرفق (٣) — المجلس، ولجنة الملاحة الجوية ولجان المجلس ..... A-15
- المرفق (٤) — الاجتماعات المعقودة في سنة ٢٠٠٤ ..... A-21
- المرفق (٥) — مشاركة الدول والمنظمات الدولية في الاجتماعات الرئيسية التي عقدتها الايكاو في سنة ٢٠٠٤ ..... A-25
- المرفق (٦) — المطبوعات القابلة للبيع الصادرة في سنة ٢٠٠٤ ..... A-31
- المرفق (٧) — التوزيع القطري للموظفين من الفئة التخصصية في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٤ ..... A-33
- المرفق (٨) — مشاريع التعاون الفني ..... A-39
- المرفق (٩) — توزيع موظفي التعاون الفني الميدانيين حسب الجنسية والرتبة والبرنامج في سنة ٢٠٠٤ ..... A-81
- المرفق (١٠) — تعيين الموظفين الميدانيين في سنة ٢٠٠٤ ..... A-83
- المرفق (١١) — المنح التدريبية المقدمة خلال سنة ٢٠٠٤ في اطار برنامج الايكاو ..... A-97
- المرفق (١٢) — شراء المعدات والتعاقد من الباطن ..... A-105
- المرفق (١٣) — الجداول المتعلقة بالفصل الثاني من التقرير ..... A-109
- المرفق (١٤) — زيارات مسؤولي المكاتب الاقليمية الى الدول والأقاليم لأغراض الملاحة الجوية والنقل الجوي وأمن الطيران والتعاون الفني ..... A-121
- المرفق (١٥) — تواتر حضور الدول في اجتماعات مكاتب الايكاو الاقليمية وموضوعات المناقشة ..... A-125
- المرفق (١٦) — الأنشطة النوعية للمكاتب الاقليمية في مجالات الملاحة الجوية والنقل الجوي وأمن الطيران والتعاون الفني ..... A-135

## الفصل الأول — حقائق عن الايكاو

ما هي...  
وماذا تفعل...  
وكيف تعمل...

ما هي ...

منظمة الطيران المدني الدولي (الايكاو) هي وكالة متخصصة من وكالات الأمم المتحدة وأنشئت عند ابرام اتفاقية الطيران المدني الدولي في شيكاغو في السابع من شهر ديسمبر من عام ١٩٤٤. والايكاو هي المنظمة الدائمة المكلفة بالسهر على مراعاة المبادئ المنصوص عليها في الاتفاقية. وهي تضع القواعد القياسية لسلامة الطيران وأمنه وكفاءته وانتظامه اضافة الى حماية البيئة في مجال الطيران وتشجع على تنفيذها.

تتشكل عضوية الايكاو من ١٨٨ دولة متعاقدة. ويقع مقرها في مونتريال ولها مكاتب اقليمية في بانكوك والقاهرة وداكار وليما ومكسيكو سيتي ونيروبي وباريس.

ماذا تفعل...

تتمثل أهداف الايكاو وأغراضها كما هي محددة في المادة ٤٤ لاتفاقية شيكاغو في وضع المبادئ والتقنيات للملاحة الجوية الدولية وتعزيز تخطيط وتطوير النقل الجوي الدولي من أجل تحقيق ما يلي:

- تحقيق النمو الآمن والمنظم للطيران المدني الدولي في جميع أنحاء العالم.
- تشجيع فنون تصميم الطائرات وتشغيلها لأغراض سلمية.
- تشجيع تطوير الطرق الجوية والمطارات وتسهيلات الملاحة الجوية للطيران المدني الدولي.
- تلبية احتياجات شعوب العالم الى نقل جوي يتسم بالأمان والانتظام والفعالية والاقتصاد.
- منع الهدر الاقتصادي الناتج عن المنافسة غير المعقولة.
- ضمان الاحترام الكامل لحقوق الدول المتعاقدة واطاحة فرصة عادلة لكل دولة متعاقدة لتشغيل خطوط جوية دولية.
- تجنب التمييز بين الدول المتعاقدة.
- تعزيز سلامة الطيران في الملاحة الجوية الدولية.
- تعزيز تطور جميع جوانب الطيران المدني الدولي بوجه عام.

## كيف تعمل ...

دستور الايكاو هو اتفاقية الطيران المدني الدولي والتي تعد كل دولة متعاقدة لدى المنظمة طرف فيها. وتتكون المنظمة من هيئة ذات سيادة وهي الجمعية العمومية وهيئة حاكمة وهي المجلس. والمسؤولان الرئيسيان هما رئيس المجلس والأمين العام.

تتألف الجمعية العمومية من ممثلين من جميع الدول المتعاقدة، وتجتمع مرة كل ثلاث سنوات وتستعرض تفاصيل العمل المكتمل للمنظمة وتضع السياسة التي تتبعها المنظمة في الأعوام اللاحقة. وهي التي تتخذ قراراتها أيضا بشأن الميزانية الثلاثية للمنظمة.

تقوم الجمعية العمومية بانتخاب المجلس، الذي يتكون من ممثلي ٣٦ دولة، لفترة تبلغ ثلاث سنوات ويقوم المجلس بتقديم التوجيهات المستمرة بشأن عمل المنظمة. وتتمثل إحدى المهام الرئيسية للمجلس في اعتماد القواعد القياسية والتوصيات الدولية (SARPs) وإدراج هذه القواعد القياسية والتوصيات في شكل ملاحق لاتفاقية الطيران المدني الدولي. ويتلقى المجلس المساعدة من لجنة الملاحة الجوية ولجنة النقل الجوي ولجنة التمويل المشترك لخدمات الملاحة الجوية واللجنة المالية ولجنة التدخل غير المشروع ولجنة التعاون الفني.

تتكون الأمانة العامة التي يرأسها الأمين العام من خمسة إدارات وهي: إدارة الملاحة الجوية وإدارة النقل الجوي وإدارة التعاون الفني وإدارة الشؤون القانونية وإدارة الشؤون الإدارية والخدمات.

تعمل الايكاو بالتعاون الوثيق مع أعضاء آخرين في أسرة الأمم المتحدة مثل المنظمة البحرية الدولية والاتحاد الدولي للاتصالات والمنظمة العالمية للأرصاد الجوية. وتشهد اجتماعات الايكاو مشاركة من الاتحاد الدولي للنقل الجوي ومجلس المطارات الدولي والاتحاد الدولي لجمعيات طياري الخطوط الجوية ومنظمات دولية أخرى.

### ملاحق الاتفاقية

اجازة العاملين	الملحق الأول
قواعد الجو	الملحق الثاني
خدمة الأرصاد الجوية للملاحة الجوية الدولية	الملحق الثالث
خرائط الطيران	الملحق الرابع
وحدات القياس المستخدمة في العمليات الجوية والأرضية	الملحق الخامس
تشغيل الطائرات	الملحق السادس
علامات جنسية وتسجيل الطائرات	الملحق السابع
صلاحية الطائرات للطيران	الملحق الثامن
التسهيلات	الملحق التاسع
اتصالات الطيران	الملحق العاشر
خدمات الحركة الجوية	الملحق الحادي عشر
البحث والإنقاذ	الملحق الثاني عشر
تحقيق حوادث ووقائع الطائرات	الملحق الثالث عشر
المطارات	الملحق الرابع عشر
خدمات معلومات الطيران	الملحق الخامس عشر
حماية البيئة	الملحق السادس عشر



الأمن — حماية الطيران المدني الدولي من أفعال التدخل غير المشروع  
النقل الآمن للبضائع الخطرة بطريق الجو

الملحق السابع عشر  
الملحق الثامن عشر

## الأهداف الاستراتيجية

- A: السلامة - تعزيز سلامة الطيران المدني العالمي  
B: الأمن - تعزيز أمن الطيران المدني العالمي  
C: حماية البيئة - تقليل الى أدنى حد التأثير السلبي للطيران المدني العالمي على البيئة  
D: الكفاءة - تعزيز كفاءة عمليات الطيران  
E: الاستمرارية - الحفاظ على استمرارية عمليات الطيران  
F: سيادة القانون - تعزيز القانون الذي يحكم الطيران المدني الدولي

## اتجاهات المستقبل

ان الأهداف بعيدة المدى لقرارات دورة الجمعية العمومية الخامسة والثلاثين والأهداف الاستراتيجية المنقحة التي اعتمدها المجلس في عام ٢٠٠٤ شكلت برنامج عمل الايكاو الاطرادي الذي يقتضي جهودا مضمينة في السنوات الثلاث القادمة.

أولوياتنا واضحة، ألا وهي: تعزيز سلامة وأمن الطيران المدني العالمي، والتقليل الى أدنى حد من التأثير السلبي للطيران المدني العالمي على البيئة، وتعزيز كفاءة عمليات الطيران والحفاظ على استمراريتها، وتعزيز القوانين التي تنظم الطيران المدني الدولي.

ان وضع خطة أعمال جديدة تستند الى الأهداف الاستراتيجية سيوفر اطارا ودفعة قوية لزيادة كفاءة ونتاجية المنظمة بالرغم من أن الميزانية الثلاثية مكبلة بالقيود ومن أن نطاق المسؤوليات قد اتسع، لا سيما في مجالي السلامة الجوية وأمن الطيران.

وسيسفر الانتعاش القوي لصناعة النقل الجوي في عام ٢٠٠٤ واستمرار مستوى نمو الحركة الجوية لبقية العقد عن تزايد الطلب على النظام العالمي للملاحة الجوية الذي وصل الى طاقته القصوى في الكثير من مناطق العالم. ونادرا ما كان الضغط بهذه القوة على تحسين الأداء.

تتمتع الايكاو الآن لحسن الحظ بمكانة استراتيجية تجعلها قادرة على أخذ زمام القيادة واجراء التنسيق الضروري للمحافظة على السلامة الجوية والأمن والكفاءة واستمرار تطور الطيران المدني الدولي. وكالعادة تعتمد الايكاو على خبرة وعزيمة قوى عاملة من أنحاء العالم وعلى المستوى التقليدي العالي لتعاون الدول الأعضاء بالايكاو، البالغ عددها ١٨٨ دولة، وأعضاء مجتمع الطيران الدولي.



رئيس المجلس يتحدث عن نظرة الايكاو المستقبلية

في هذا العصر الذي يتميز بسرعة انتشار الاتصالات الالكترونية تزداد رغبتنا في السفر وزيارة بعضنا بعضا. وفي نفس الوقت أصبحت اقتصاديات العالم تعتمد على نمو السفر الجوي وانتعاشه. والايكاو فخورة بسجلها الذي دام ٦٠ سنة حتى الآن كمئبر عالمي للطيران المدني الدولي، وهي تتطلع الى مستقبل يتسم بالتركيز الحاد على تلبية احتياجات العالم الى نظام نقل جوي يتصف بالسلامة والأمن والكفاءة.

## مطبوعات الايكاو

تصدر الايكاو مرة في السنة على الورق كتالوج مطبوعات الايكاو ومساعدات التدريب السمعية والبصرية، وهو يحدد العناوين، والمقتطفات والصيغ اللغوية، ومعلومات عن كيفية تقديم طلبات الحصول على المطبوعات. وتصدر مرة في الشهر قوائم تكميلية فيها عناوين المطبوعات ومساعدات التدريب السمعية والبصرية كلما أصبحت متاحة، بالإضافة الى اصدار التعديلات والاضافات وما اليها. وتصدر الايكاو مطبوعاتها بالانجليزية والفرنسية والروسية والاسبانية، وقد بدأت اصدارها تدريجيا بالعربية والصينية. وقد أنتجت الايكاو ٥٦ ما بين عنوان جديد وطبعة جديدة في سنة ٢٠٠٤، على النحو المذكور في المرفق (٦). وترد في المرفق (٢) بهذا التقرير السنوي معلومات عن ملاحق اتفاقية شيكاغو وعن اجراءات خدمات الملاحة الجوية.

ان أسرع طريقة لطلب الحصول على مطبوعات الايكاو هي الانترنت بالذهاب الى الموقع <http://www.icao.int> والضغط على الزر Publications ثم online ordering، واستخدام بطاقة الائتمان Visa أو MasterCard. وجميع المعاملات على هذا الموقع مشفرة ومأمونة. ولا تقدم هذه الخدمة الا بالانجليزية في الوقت الراهن الى حين الانتهاء من اعداد هذه التسهيلات باللغات الأخرى.

## موقع الايكاو على الشبكة العالمية [www.icao.int](http://www.icao.int)

ان الصفحة الرئيسية التي فتحتها الايكاو على العنوان [www.icao.int](http://www.icao.int) تشكل نافذة كبيرة يطل منها عموم الجمهور على أعمال المنظمة ومختلف أنشطتها واجتماعاتها.

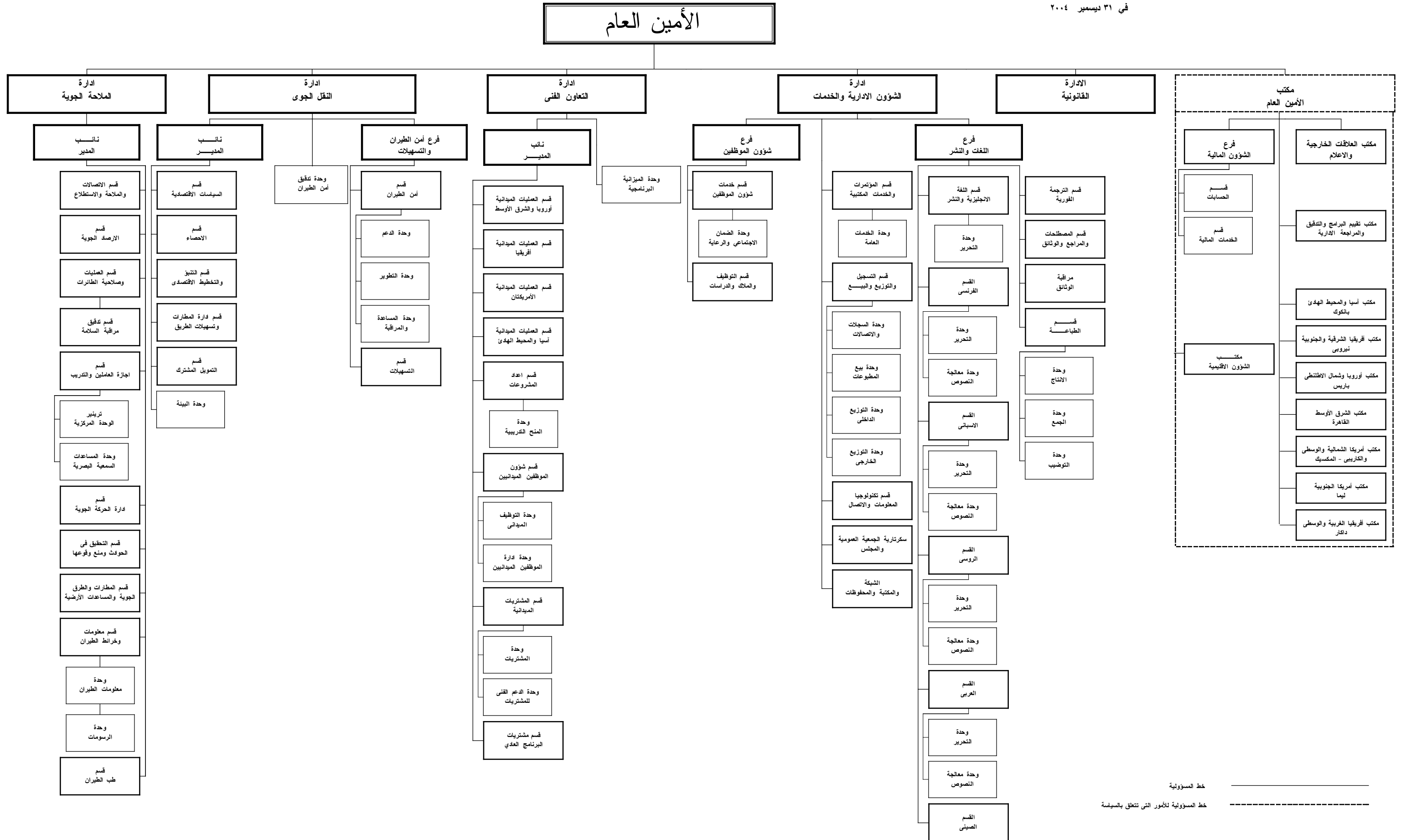
أما المتجر الالكتروني الذي فتحت الايكاو على العنوان [www.icao.int/eshop](http://www.icao.int/eshop) فهو موقع تجاري الهدف منه بيع المطبوعات من خلال شبكة الانترنت، وهو يتيح الاطلاع المباشر على مختلف مجموعات وثائق الايكاو لقاء رسم سنوي. وبالإشتراك في هذا الموقع يمكن الاطلاع على جميع نصوص المعاهدات الدولية والبروتوكولات وملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي ومطبوعات ادارة الحركة الجوية وتقارير المجلس السنوية. وقد وصل الآن عدد المشتركين في هذا الموقع الى أكثر من مائة مشترك.

وشبكة الايكاو الداخلية ICAO-NET موقع مفيد الاطلاع عليه وفيه مجموعة فريدة من نوعها من وثائق الايكاو تشمل جميع المواثيق القانونية وملاحق اتفاقية الطيران المدني الدولي. ويطلع على هذا الموقع مائة وسبعون دولة وجميع الوفود الوطنية المقيمة و ٦٦ منظمة دولية.

ان وجود المنظمة على الخط الالكتروني واستعمال الانترنت لتوزيع المعلومات والوثائق آخذان في التوسع باستمرار، ففي سنة ٢٠٠٤ أضيفت أكثر من ٨٠٠٠ صفحة جديدة على الشبكة، كثير منها بالعربية والانجليزية والصينية والفرنسية والاسبانية، وتم تحديث ٦٠٠٠ صفحة راهنة. وقد زار مواقع الايكاو أكثر من نصف مليون زائر مستقل فتحو الصفحات ٢٥ مليون مرة في سنة ٢٠٠٤.

# هيكل الأمانة العامة للايكاف

في ٣١ ديسمبر ٢٠٠٤



خط المسؤولية  
خط المسؤولية للأمر التي تتعلق بالسياسة

## الفصل الثاني — الاقتصاد العالمي

يتضمن هذا الفصل موجزا للاتجاهات والتطورات الرئيسية في مجال الطيران المدني وأعمال الايكافو في سنة ٢٠٠٤. وتقدم جداول المرفق ١٣ احصاءات تفصيلية عن المعلومات المذكورة في هذا الفصل.

### ١ - التطورات الاقتصادية العالمية والاقليمية

ازداد انتعاش الاقتصاد العالمي في سنة ٢٠٠٤ حيث بلغ نمو معدل الناتج المحلي الاجمالي بنسبة متوسطة ٥,١ في المائة بالقيمة الحقيقية، وهذا معناه نقطة مئوية أكثر من السنة السابقة (الشكل رقم ١). وقد أسهم ازدياد الانتاج الصناعي وتدفقات التجارة العالمية والاستهلاك في القطاع الخاص وعوامل أخرى في دفع هذا النمو، في حين أسهم الارتفاع الحاد في أسعار النفط في اضعاف الاقتصاد في النصف الثاني من سنة ٢٠٠٤. وحققت البلدان الصناعية نموا في الناتج المحلي الاجمالي بمعدل ٣,٤ في المائة، وهذه نسبة أعلى بكثير من النسبة التي تحققت في سنة ٢٠٠٣. ونما اقتصاد أمريكا الشمالية بنسبة ٤,٢ في المائة، أي بأكثر من نقطة مئوية عن السنة السابقة.

بفضل التوسع السريع المستمر في الأسواق الناشئة، بلغ نمو الناتج المحلي الاجمالي في البلدان النامية ٧,٢ في المائة اجمالا، وهذه نسبة أعلى بكثير من المتوسط العالمي، ولكنها تتضمن تفاوتات اقليمية ملحوظة. فقد حقق الاقتصاد الأفريقي زيادة قدرها ٥,١ في المائة من حيث الناتج المحلي الاجمالي، وأظهر ثباتا أكثر من السنة السابقة. أما الاقتصاد التراكمي للاقليم الذي يستأثر بأكثر نصيب من الاقتصاد العالمي، ألا وهو اقليم آسيا والمحيط الهادئ، فقد نما بنسبة ٦,٥ في المائة تقريبا في سنة ٢٠٠٤. وأسهمت البلدان النامية في آسيا والمحيط الهادئ اسهاما ملحوظا في هذه النسبة لأن نمو ناتجها المحلي الاجمالي بلغ ٨,٢ في المائة، وحدث في الصين وحدها نمو ملحوظ في الناتج المحلي الاجمالي قدره ٩,٥ في المائة. وبلغ نمو الناتج المحلي الاجمالي في دول آسيا التي أصبحت صناعية حديثا ٥,٥ في المائة، بما أظهر تحسنا بالمقارنة بالسنة السابقة، وهو تحسن يعزى أساسا الى انتعاش الطلب الداخلي ونمو الصادرات. ونما الناتج المحلي الاجمالي لليابان بنسبة ٢,٦ في المائة، في حين سجلت اقتصادات أستراليا ونيوزيلندا نموا قدره ٣,٢ و ٥,٠ في المائة على التوالي.

حقق الاقليم الأوروبي نموا في الناتج المحلي الاجمالي متوسطه ٣,٢ في المائة، وأسهمت منطقة العملة الأوروبية بنسبة ٢,٥ في المائة في هذا النمو، وذلك يشكل تحسنا ملحوظا بالنسبة لسنة ٢٠٠٣. لكن هذا النمو ظل متواضعا لأنه يتوقف بشدة على الطلب الخارجي. وبلغ النمو في اقتصادات بلدان أوروبا الوسطى والشرقية ٦,١ في المائة، في حين نما الناتج المحلي الاجمالي في اقتصادات بلدان كومنولث الدول المستقلة بنسبة متوسطة ٨,٢ في المائة.

ظل النمو الاقتصادي في اقليم أمريكا اللاتينية والكاريبي ينتعش حتى ازداد بنسبة ٥,٧ في المائة في سنة ٢٠٠٤، وهذا معناه أكثر من ٣ نقاط مئوية أعلى من سنة ٢٠٠٣. وكانت أهم عوامل هذا الانتعاش الزيادة التدريجية في الصادرات وازدياد الطلب الداخلي.

بعد أن بلغ إنتاج النفط مستويات القدرة في سنة ٢٠٠٤، نما اقتصاد اقليم الشرق الأوسط بنحو ٥,٥ في المائة، أي بمعدل ٠,٣ في المائة أقل من سنة ٢٠٠٣ عندما كان التوسع يُعزى الى ازدياد إنتاج النفط وازدياد أسعاره.

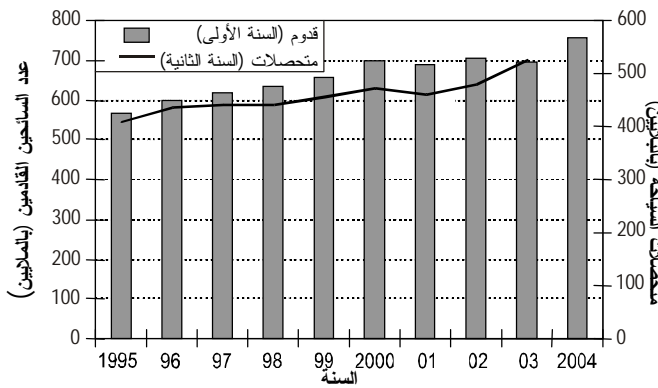
يقدر أن حجم التجارة العالمية في السلع والخدمات قد نما بنحو ٩,٩ في المائة في سنة ٢٠٠٤.

ازداد عدد السياح الوافدين في سنة ٢٠٠٤ بنحو ١٠ في المائة تقديريا. وتقدر منظمة السياحة العالمية أن نحو ٧٦٠ مليون سائح قد سافروا الى بلدان أجنبية في سنة ٢٠٠٤، وهذا العدد يربو بنحو ٦٩ مليون على ما كان عليه في السنة السابقة (انظر الشكل ٢). وكان النمو كبيرا بصورة خاصة في آسيا والمحيط الهادئ (٢٩ في المائة) وفي الشرق الأوسط (٢٠ في المائة)، وكان النمو أقل حجما في الأمريكتين (١٠ في المائة) وفي أفريقيا (٧ في المائة) وفي أوروبا (٤ في المائة).

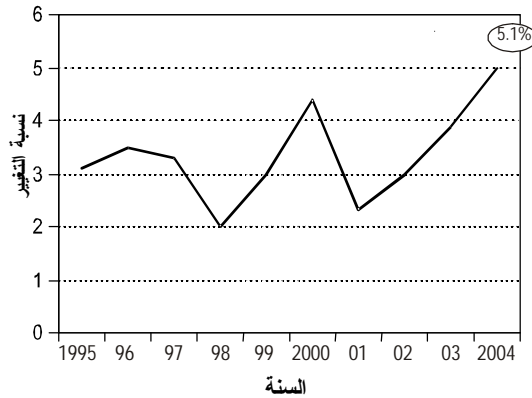
## ٢ - الحركة الجوية

### العمليات المنتظمة

وصل الحجم الكلي للحركة الجوية المنتظمة التي شغلتها شركات الطيران التابعة للدول المتعاقدة لدى الايكاو البالغ عددها ١٨٨ دولة الى حوالي ١ ٨٩٠ مليون راكب ونحو ٣٨ مليون طن من البضاعة. وازدادت الحركة الاجمالية للركاب والبضائع والبريد، مقيسة بالطن الكيلومترى المنقول، بنحو ١٣ في المائة على سنة ٢٠٠٣، وكانت الأطنان الكيلومترية المنقولة دوليا قد ازدادت بنحو ١٤ في المائة (انظر الجدولين ١ و ٢). وتعتبر هذه الزيادة القوية نسبيا في الحركة الجوية في سنة ٢٠٠٤ عن انتعاش الحركة بطائرات شركات طيران آسيا والمحيط الهادئ، بعد أن كانت قد تعرضت في سنة ٢٠٠٣ لتأثيرات سلبية بسبب انتشار متلازمة التنفس الحادة الشديدة (سارس) في ذلك الاقليم. يبين الشكل ٣ الاتجاهات ما بين سنة ١٩٩٥ وسنة ٢٠٠٤.



الشكل ٢ - حاصلات السياحة الدولية وعدد السائحين الدوليين القادمين بالدولارات الأمريكية، ٢٠٠٤-١٩٩٥



الشكل ١ - تطور الناتج المحلي الاجمالي العالمي بالأسعار الثابتة التغيرات من سنة الى أخرى، ٢٠٠٤-١٩٩٥

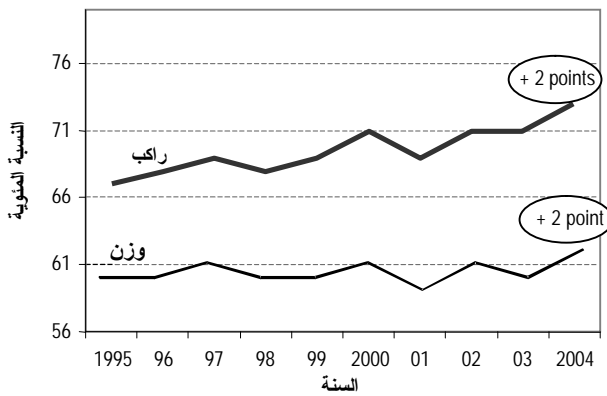
كانت الزيادة في القدرة العامة في سنة ٢٠٠٤ أقل من التغيير الذي طرأ على الحركة الجوية (انظر الشكل ٤). ولذلك فإن متوسط عامل حمل الركاب على جميع الخطوط المنتظمة (الداخلية والدولية) ازداد الى ٧٣ في المائة، في حين ازداد عامل الحمولة بالوزن الى ٦٢ في المائة (انظر الجدول ٣).

بالنظر الى الوضع الاقليمي، حدث تغير قدره ٣٢ في المائة في حجم الحركة الاجمالي (الركاب والبضائع والبريد) على الخطوط الجوية لشمال أمريكا. أما شركات طيران آسيا والمحيط الهادئ فقد حققت ٢٩ في المائة، وشركات الطيران الأوروبية ٢٧ في المائة، وشركات الشرق الأوسط ٥ في المائة، وشركات طيران أمريكا اللاتينية والكاريبي ٤ في المائة، وشركات طيران أفريقيا ٢ في المائة (الجدول ٤).

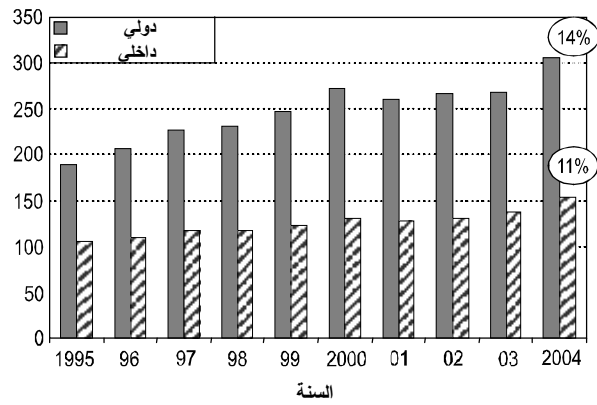
بينت المعلومات عن بعض الدول (انظر الجدولين ٥ و ٦) أن شركات طيران الولايات المتحدة وألمانيا والصين (باستثناء الحركة من اقليم هونغ كونغ الاداري الخاص واقليم ماكاو الاداري الخاص) حققت في سنة ٢٠٠٤ حوالي ٤٢ في المائة من الحجم الكلي للركاب والبضائع والبريد على الخطوط المنتظمة (حوالي ٣٢,٥ في المائة و ٥ في المائة على التوالي). أما على الخطوط الدولية وحدها، فقد نقلت شركات طيران الولايات المتحدة وألمانيا والمملكة المتحدة ٣١ في المائة من الحركة الجوية الكلية (حوالي ١٦,٨ في المائة و ٧ في المائة على التوالي).

### العمليات التجارية غير المنتظمة

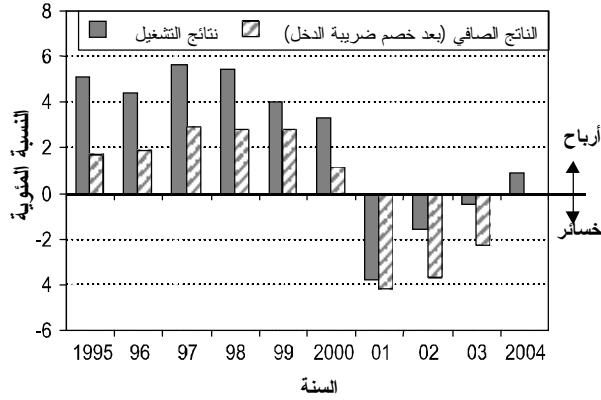
من المقدر أن تكون حركة الخطوط الجوية الدولية غير المنتظمة مقيسة بالراكب الكيلومتري قد ازدادت في سنة ٢٠٠٤ بنحو ٩ في المائة عن سنة ٢٠٠٣، وظلت نسبة الخطوط غير المنتظمة الى حركة الركاب الجوية الدولية حوالي ١٢ في المائة (انظر الشكل ٥ والجدول ٧). وتمثل حركة نقل الركاب على الطائرات الداخلية غير المنتظمة حوالي ٧ في المائة من حركة الركاب على الخطوط غير المنتظمة جميعها، وحوالي ١ في المائة من حركة الركاب على الطيران الداخلي في جميع أنحاء العالم.



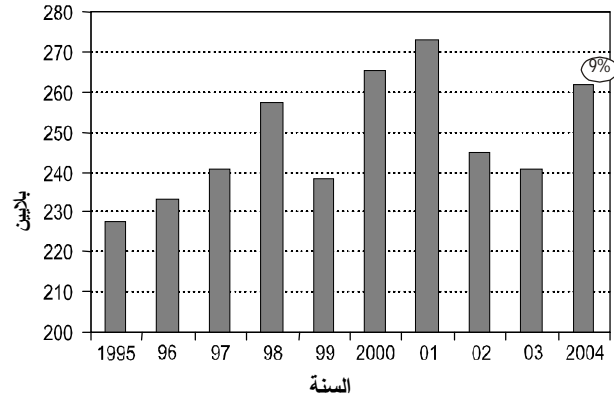
الشكل ٤ - معاملات الحمولة  
الخطوط المنتظمة، ١٩٩٥-٢٠٠٤



الشكل ٣ - حركة النقل المنتظم  
الأطنان الكيلومترية المنقولة، ١٩٩٥-٢٠٠٤



الشكل ٦ - النتائج المالية  
الخطوط المنتظمة، ١٩٩٥-٢٠٠٤



الشكل ٥ - حركة النقل الدولي غير المنتظم  
عدد الركاب بالكيلومترين المنقولين، ١٩٩٥-٢٠٠٤

### عمليات المطارات

تعامل أكبر ٢٥ مطارا في العالم في سنة ٢٠٠٤ مع نحو ١١٢٤ مليون راكب وفقا للتقديرات الأولية (الجدول ٨). وفي نفس السنة تعاملت هذه المطارات مع نحو ١١٧٠٨ مليون من تحركات النقل الجوي التجاري (١٦ مطارا منها في أمريكا الشمالية، و٦ مطارات في أوروبا و٣ مطارات في آسيا).

### ٣ - المالية

#### شركات الطيران

تدل التقديرات الأولية لسنة ٢٠٠٤ على أن شركات الطيران المنتظم في العالم قد حققت في مجملها أرباح تشغيلية بعد ثلاث سنوات متتالية من الخسارة التشغيلية (انظر الجدول ٩ والشكل ٦).

تقدر مبدئيا إيرادات تشغيل الخطوط المنتظمة في الدول المتعاقدة لدى الايكاو ٣٧٤ ٣٠٠ مليون دولار<sup>١</sup> في سنة ٢٠٠٤، وكانت المصروفات التشغيلية لهذه الشركات ٣٧٠ ٨٠٠ مليون دولار، مما أسفر عن خسارة تشغيلية قدرها ٠,٩ في المائة من إيرادات التشغيل. هذا بعد أن حدثت خسارة تشغيلية قدرها ٠,٥ في المائة في سنة ٢٠٠٣.

ازدادت إيرادات التشغيل مقيسة بالطن الكيلومتر من ٧٣,٧ سنت في سنة ٢٠٠٣ الى ما يقدر بنحو ٧٦,١ سنت في سنة ٢٠٠٤، في حين ازدادت مصروفات التشغيل من ٧٤,١ سنت الى ٧٥,٤ سنت تقديريا.

١ - جميع المبالغ المذكورة في هذا الفصل محسوبة بالدولارات الأمريكية.



## المطارات وخدمات الملاحة الجوية

بالرغم من النمو الكبير في الحركة الجوية، مرت بعض المطارات بصعوبات مالية في سنة ٢٠٠٤، وكان من بين عوامل هذه الصعوبات تدابير الأمن الجديدة المكثفة. فقد أصبح على المطارات أن تتحمل الآن التكاليف العالية لتنفيذ تدابير الأمن المعززة. وخفضت مطارات كثيرة الأماكن المتاحة للأنشطة التجارية بسبب التدابير الأمنية المفروضة على تصميم محطات الركاب وتدفقات الركاب. وشهدت مطارات أخرى انخفاضا في مرتبة ائتمانها بعد أن تأكدت الأسواق من أن استثمارات المطارات تتطوي على مخاطر هبوط الإيرادات، مثلها مثل أي أعمال أخرى تجارية.

وفي هذه الأثناء أدى التوسع السريع في ظهور شركات النقل الرخيص، ولا سيما في أوروبا وآسيا، الى ضغوط على المطارات لزيادة سعتها وتقليل رسومها. وهكذا بدأت المطارات تكتشف ضرورة توشي المرونة لاشباع الاحتياجات اللازمة لهذه الفئة من المنتفعين الواعية بالتكاليف. وبالرغم من الانخفاض المؤقت في الحركة الجوية على مدى السنوات السابقة، استمر بناء السعة الجديدة كما استمر التوسع في المطارات بلا هوادة، وتطورت أساليب تمويل هذه المشاريع. وأصبح التركيز يزداد الآن مثلا، كلما أمكن، على تحقيق إيرادات ذاتية من الأنشطة التجارية.

والآن وقد أصبح عدد تحركات الطائرات يعود الى ما كان عليه في السابق، تحسنت الأوضاع المالية لمقدمي خدمات الملاحة الجوية في سنة ٢٠٠٤، ولا سيما مقدمي الخدمات الذين بدأوا يطبقون تدابير توفير التكاليف بالتعاون مع غيرهم من مقدمي الخدمات.

## ٤ - التطورات التجارية

### المطارات وخدمات الملاحة الجوية

بعد التباطؤ الذي حدث منذ سنة ٢٠٠١، عادت اجراءات الخصخصة والتسويق التجاري للمطارات ترتفع من جديد، ولا سيما في آسيا وفي أوروبا وفي أمريكا اللاتينية، وذلك بفضل نمو الحركة الجوية من جديد. والآن أصبحت معظم المطارات الدولية إما مملوكة للقطاع الخاص ومشغلا من جانب القطاع الخاص (بالسيطرة والملكية الكاملة أو بأغلبية الملكية والسيطرة)، وإما لها علاقة بمشاركة القطاع الخاص (بأقلية الملكية، والتعاقد على الإدارة، والامتيازات والايجازات وما الى ذلك)، أو مشغلة بوصفها هيئات تجارية من القطاع العام. وان اهتمام المستثمرين من القطاع الخاص بأكثر المطارات ربحا سوف يؤثر على امكانية المزيد من خصخصة المطارات في جميع أنحاء العالم.

والآن وقد بدأ المفهوم التشغيلي لإدارة الحركة الجوية يظهر، وبدأ الاتجاه صوب نظام عالمي للملاحة الجوية، يبدو أن التركيز الذي حدث مؤخرا على تقديم خدمات الملاحة الجوية يتجه الى التعاون الدولي أكثر مما يتجه الى الخصخصة على المستوى الوطني. ودارت الأنشطة الحديثة أساسا حول توثيق التعاون بين مقدمي الخدمات على المستوى الاقليمي حتى يتسنى تنفيذ معايير التنسيق العالمي وتحسين فاعلية التكاليف وارتياح العملاء. غير ان هناك أدلة على أن خصخصة مقدمي خدمات الملاحة الجوية استمرت من جديد ولا سيما في داخل أوروبا.

## شركات النقل

على أساس الجداول المنشورة في أدلة مواعيد شركات الطيران متعددة الأطراف، يقدر أن في نهاية عام ٢٠٠٤ قدم حوالي ٨١٢ ناقلا جويا في العالم خدمات نقل الركاب على الخطوط المنتظمة الدولية و/أو الداخلية (منهم ٩٢ ناقلا جويا يشغلون خطوط الركاب المنتظمة وخطوط البضاعة الصرفة)، ونحو ٨٨ ناقلا لا يشغلون الا خطوط البضاعة الصرفة المنتظمة. ويقدر العدد الكلي للناقلين الجويين في سنة ٢٠٠٤ بنحو ٩٠٠ ناقل، مقابل ٨٩٠ ناقلا في سنة ٢٠٠٣.

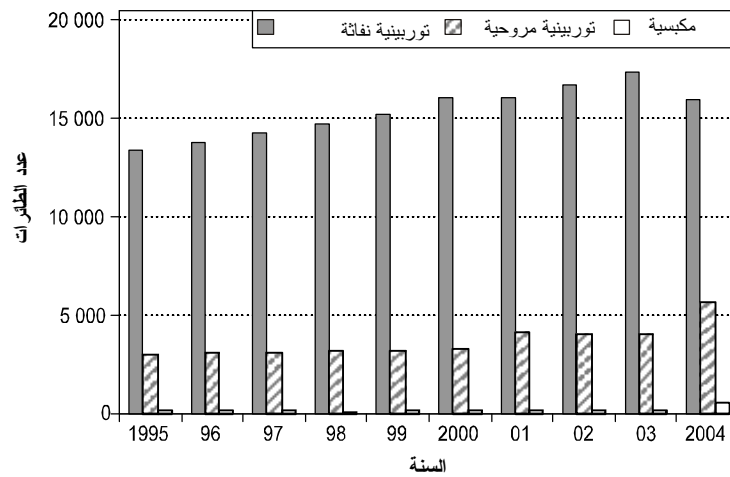
## الطائرات

فيما بين سنة ١٩٩٥ وسنة ٢٠٠٤ كان عدد الطائرات العاملة في النقل الجوي التجاري قد ازداد بنحو ٣٢ في المائة، فقد كان ١٦ ٥٨٦ طائرة، ثم أصبح ٢١ ٩٤٣ طائرة (باستثناء الطائرات التي تقل كتلتها الإقلاعية المرخصة عن ٩ ٠٠٠ كيلوجرام). ومن ضمن هذه المجاميع ازداد عدد الطائرات التوربينية النفاثة بنحو ٣٣ في المائة، حيث ارتفع عددها من ١٣ ٤٣٤ طائرة الى ١٧ ٨٩٥ طائرة على مدى نفس الفترة (انظر الشكل ٧ والجدول ١٠).

طلب في سنة ٢٠٠٤ تسليم ٩٠٨ طائرات نفاثة (مقابل ٨٦١ طائرة في سنة ٢٠٠٣) وتم تسليم ٩١٤ طائرة (مقابل ٩١٧ طائرة في سنة ٢٠٠٣). وكان عدد الطائرات المطلوبة والتي لم يتم تسليمها في نهاية سنة ٢٠٠٤ قد وصل الى ٣ ٢٥٨ طائرة مقابل ٣ ٢٧٢ طائرة في نهاية سنة ٢٠٠٣.

بلغت قيمة الالتزامات المالية الناجمة عن طلبيات الطائرات النفاثة من كبار منتجي الطائرات حوالي ٦٥ مليون في سنة ٢٠٠٤.

وصل عدد الطائرات المروحية التوربينية المطلوبة في سنة ٢٠٠٤ الى ٥١ طائرة، وتم تسليم ٥٤ طائرة في غضون هذه السنة.



الشكل ٧ - مجموع أسطول النقل الجوي التجاري  
٢٠٠٤-١٩٩٥

أهم صفقات الطائرات حسب طرازها في سنة ٢٠٠٤

طراز الطائرة	عدد الطلبات	تسليم الطائرات	الطائرات المتبقية
ايرباص ٣٢٠	١٨٠	١٠١	٥٢٠
بوينغ ٧٣٧	١٤٧	٢٠٢	٧٧٤
امبراير	١٣٢	١٣٤	٤٠٠
كاندير	١٣٠	١٧٥	٢٢٩
ايرباص ٣١٩	٦٧	٨٦	٣٧٦

٥ - التنظيم الاقتصادي

أفادت التقارير عن أن ٧٦ اتفاقا ثنائيا للخطوط الجوية قد أبرم أو عدل في ٦٠ دولة خلال العام. واستمرارا للاتجاه السابق كان أكثر من ٧٠ في المائة من هذه الاتفاقات والتعهدات يخص نوعا ما من الترتيبات التنظيمية التي تم التحرر منها. فهناك مثلا ١١ اتفاق "أجواء مفتوحة" عقد بين ١٣ بلدا، ونصت هذه الاتفاقات على حق دخول الأسواق بلا قيد ولا شرط على التسميات وحقوق الطرق الجوية والسعة وتواتر الرحلات الجوية وتقاسم الرموز والتعريفات. وبحلول ديسمبر كان ١٠٠ اتفاق أجواء مفتوحة قد عقد (مقابل ٢٠ اتفاقا في السنوات الثلاث الماضية) بين ٧٨ دولة. وكان ٦٥ اتفاقا من هذا القبيل يخص بلدانا نامية.

استمرت أيضا أنشطة تحرير النقل الجوي على المستوى الاقليمي تلبية للبيئة مزداة التنافس وتصديا لتحديات التحرير. وكان الهدف الرئيسي للترتيبات الاقليمية و/أو متعددة الأطراف لتحرير النقل الجوي هو توسيع حق دخول الأسواق وتحسين الخدمات فيما بين الدول الأعضاء المعنية. وبحلول ديسمبر، كان هناك على الأقل ١١ اتفاقا من هذا القبيل غير الترتيبات المحتملة الأخرى. وفي أثناء السنة، حدثت تطورات اقليمية جديدة بالذكر ومنها: وقعت بروناي وسنغافورة وتايلند في فبراير الاتفاق متعدد الأطراف لتحرير التام لخطوط البضاعة الصرف ووقعت في ديسمبر الاتفاق متعدد الأطراف لتحرير الخدمات الجوية للركاب، وهذان الاتفاقان مفتوحان أمام الدول الأعضاء الأخرى في رابطة أمم جنوب شرق آسيا، واتفقت ١٠ دول أعضاء في هذه الرابطة في نوفمبر على التعجيل بتكامل الخطوط الجوية باعتبار ذلك أحد الأولويات ضمن ١١ أولوية في هذا القطاع، تهدف الى انشاء الاتحاد الاقتصادي لأمم جنوب شرق آسيا في موعد أقصاه سنة ٢٠٢٠. وفتح باب التوقيع على اتفاق النقل الجوي بين الدول الأعضاء والدول المنتسبة في رابطة دول الكاريبي في فبراير، ووقعت عليه حتى الآن ٧ دول أعضاء. وتوسع الاتحاد الأوروبي في عدد أعضائه في مايو، حيث انتقل هذا العدد من ١٥ دولة الى ٢٥ دولة بعد انضمام ١٠ دول من أوروبا الوسطى والشرقية والجنوبية.

في فبراير، اعتمد مجلس الاتحاد الأوروبي بصفة رسمية قاعدة لحماية حقوق الركاب الجويين الذين يتعرضون لرفض صعودهم على الطائرة أو إلغاء رحلاتهم أو تأخيرها لمدة طويلة، كما اعتمد قاعدة أخرى لتمديد نطاق سلطة قانون المنافسة في المفوضية الأوروبية لتشمل عقد الاتفاقات بين الاتحاد الأوروبي وشركات الطيران المنتسبة الى بلدان من خارج هذا الاتحاد. واعتمد المجلس الأوروبي في مارس قاعدة بشأن حماية شركات الطيران في الاتحاد الأوروبي من الدعم الذي تحصل عليه شركات الطيران في خارج هذا الاتحاد ومن ممارسات التسعير الافتراضي.

أجرت المفوضية الأوروبية مفاوضات لعقد اتفاقات خطوط جوية مع بلدان من خارج الاتحاد الأوروبي، وذلك نتيجة لتفويضها صلاحيات التفاوض من جانب مجلس الاتحاد الأوروبي في يونيو ٢٠٠٣. وأصبحت صلاحيات المفوضية هي التفاوض على اتفاقات الخطوط الجوية مع الولايات المتحدة بالنيابة عن جميع الدول الأعضاء في الاتحاد الأوروبي، وذلك من أجل انشاء منطقة طيران مفتوحة، كما تتمتع المفوضية بتفويض يسمى بالتفويض الأفقي للتفاوض مع بلدان من خارج الاتحاد الأوروبي على تبديل بعض أحكام معينة في الاتفاقات الراهنة والتي أعلن أنها مناهضة لقانون الجماعة الأوروبية بموجب حكم أصدرته محكمة العدل الأوروبية في نوفمبر ٢٠٠٢. وفي حين أن المفاوضات حول منطقة الطيران المفتوحة لا تزال جارية مع الولايات المتحدة، عقدت المفوضية الأوروبية بالأحرف الأولى اتفاقات أفقية مع أذربيجان وشيلي وجورجيا ولبنان. هذا فضلا عن أن المفوضية اقترحت في فبراير اطارا للمفاوضات مع البلدان المجاورة مثل بلغاريا والمغرب ورومانيا وتركيا. وفي أبريل اعتمد مجلس الاتحاد الأوروبي والبرلمان الأوروبي بصفة رسمية قاعدة بشأن تنفيذ اتفاقات الخطوط الجوية المعقودة بين الدول الأعضاء وبلدان من خارج الاتحاد. وفي يوليو شرعت المفوضية في مقاضاة ثماني دول أعضاء لأنها لم تمتثل حكم محكمة العدل الأوروبية الصادر في سنة ٢٠٠٢، كما بدأت في مقاضاة أربع دول أعضاء أخرى لأنها وقعت اتفاقات "الأجواء المفتوحة" مع الولايات المتحدة.

وعلى المستوى الوطني، بدأت عدة دول تعيد النظر في سياساتها في مجال النقل الجوي على ضوء الاتجاه العالمي نحو المزيد من التحرير. وبعض هذه السياسات تلتزم تحرير خدمات النقل الجوي كليا أو جزئيا على أساس انفرادي وبدون المطالبة بالمعاملة بالمثل من جانب الشركاء الثنائيين. وبدأت دول أخرى تستهدف تحرير أسواق النقل الجوي الداخلية والسماح لمزيد من الناقلين الجويين بالطيران على الطرق الدولية. فقد سمحت الهند مثلا في مارس لشركة طيران داخلية يملكها القطاع الخاص بتشغيل خطوط دولية متجهة الى دول في رابطة التعاون الاقليمي لجنوب آسيا.

شهدت السنة ازدياد التحالفات بين شركات الطيران، ومنها ثلاثة تجمعات في تحالفات عالمية هي تجمع Star Alliance، وتجمع **oneworld**، وتجمع SkyTeam. أما التجمع الرابع الذي يسمى Wings فقد استوعبه تجمع SkyTeam في سبتمبر بعد أن انضمت شركة Continental Airlines وشركة KLM وشركة Northwest Airlines رسميا الى هذا التحالف الأخير. وظل التوسع وارتفاع مستوى التوحيد من خلال التحالفات يجتذب اهتمام السلطات التنظيمية. فقد وافقت المفوضية الأوروبية على اندماج عبر الحدود بين الطيران الفرنسي والشركة الهولندية (KLM) في فبراير، واعتمدت اتفاق تحالف بين الطيران الفرنسية واليطالية في أبريل. أما في الولايات المتحدة فقد اعتمدت وزارة النقل في أبريل اعطاء الحصانة من قانون مكافحة الاحتكار لعقد تحالف بين American Airlines وSN Brussels Airlines. وفي اقليم المحيط الهادئ رفضت محكمة نيوزيلندا العليا في سبتمبر اتفاق التحالف عبر تزمانيا بين شركة كوانتاس وشركة طيران نيوزيلندا كان معروضا على الاستئناف، ورفضت محكمة المنافسة الأسترالية في أكتوبر قرارا صدر في عام ٢٠٠٣ من اللجنة الأسترالية للمنافسة وحقوق المستهلكين وهو قرار يقضي برفض التحالف المقترح.

أخذ تأثير تكنولوجيا التجارة الالكترونية يزداد على صناعات شركات الطيران والسفر من حيث توزيع المنتجات والشؤون التنظيمية. وبالرغم من أن معظم مبيعات تذاكر شركات الطيران مازالت تجري عن طريق وكلاء السفر، ازداد عدد مبيعات التذاكر الكترونيا ازديادا كبيرا ولا سيما في البلدان التي يزداد فيها استخدام الانترنت وبطاقات

الانتماء. وبالنسبة لشركات النقل الرخيص تباع التذاكر أساسا على الخط الإلكتروني من خلال مواقع هذه الشركات على شبكة الانترنت العالمية. وقد أدى استخدام البائعين والمستهلكين للشراء المباشر على الانترنت الى تمكين شركات الطيران من تخفيض تكاليف التوزيع تخفيضا كبيرا، ولا سيما تخفيض عمولات الوكلاء ورسوم الحجز بنظم الحجز الآلي. ولمعالجة هذه التغيرات في توزيع منتجات شركات الطيران، عكفت كندا والمفوضية الأوروبية على اعادة النظر في قواعد نظم الحجز الآلي الراهنة. وفي الولايات المتحدة ألغت وزارة النقل معظم قواعد نظم الحجز الآلي في يناير وألغت بقية القواعد في يوليو.

واصلت دول كثيرة تقديم المعونات الحكومية في أشكال مختلفة الى شركات الطيران الوطنية التي تعاني من صعوبات مالية. فقد قررت مثلا حكومة ناميبيا أن تعطي ٣٦٦ مليون دولار ناميبي الى شركة طيران ناميبيا وبذلك أصبح مجموع هذه المعونات ١,٨ مليون دولار ناميبي منذ سنة ١٩٩٩. وقدمت حكومة ترينيداد وتوباغو في أبريل مبلغا نقديا طارئا قدره ١٠ ملايين دولار أمريكي و٣٠ مليون دولار لسد ديون رأس المال الى شركة BWIA West Indies Airways، التي كانت قد حصلت من قبل على ٣٨ مليون دولار أمريكي وضمانة ضد الديون منذ سنة ٢٠٠٢. وفي مايو قررت حكومة إيطاليا تقديم سلفة قدرها ٤٠٠ مليون يورو الى شركة اليطاليا، والتي أسهمت الحكومة في رأسمالها في سنة ٢٠٠٢. وفي يوليو وافقت المفوضية الأوروبية على قرض لصالح شركة اليطاليا بشرط تجديد هيكلها. وبالإضافة الى المعونة التي تقدم لازالة ديون شركات الطيران الوطنية، قدمت مساعدات غير مباشرة، مثل تخفيض رسوم الهبوط، على نطاق واسع ولا سيما في المطارات المحلية ومن جانب الحكومات الاقليمية التي ترغب في اجتذاب شركات النقل الرخيص. أما المفوضية الأوروبية فقد قررت في فبراير أن جزءا من المعونة التي تلقتها شركة Ryanair من السلطات الاقليمية البلجيكية اعتبر متعارضا مع قواعد الاتحاد الأوروبي الخاصة بالمساعدات المقدمة من الدول والمضادة للمنافسة وينبغي بالتالي رده.

## ٦ - حوادث الطائرات

تشمل حوادث الطائرات المذكورة تحت هذا العنوان الوقائع التي أسفرت عنها أعمال أفعال التدخل غير المشروع والواردة في القسم ٧.

### العمليات المنتظمة

تبين من المعلومات الأولية عن حوادث الطائرات التي أسفرت عن وفيات بين الركاب على الخطوط الجوية المنتظمة في جميع أنحاء العالم وقوع ٩ حوادث للطائرات في سنة ٢٠٠٤ أسفرت عن وفيات في الركاب، وتعلقت بطائرات زادت كتلتها الاقلاعية المرخصة على ٢٢٥٠ كيلوجراما. وكان عدد وفيات الركاب ٢٠٣ ركاب. هذا مقابل ٧ حوادث مميتة و٤٦٦ وفاة بين الركاب في سنة ٢٠٠٣ (انظر الجدول ١١)<sup>٢</sup>. وفيما بين سنة ٢٠٠٣ وسنة ٢٠٠٤ ازدادت الحركة الجوية ازديادا ملحوظا وبالتالي فان عدد وفيات الركاب لكل مائة مليون راكب كيلومتر انخفض من ٠,٠٢ في سنة ٢٠٠٣ الى ٠,٠١ في سنة ٢٠٠٤. وبقي عدد الحوادث الجوية المميتة لكل مائة مليون كيلومتر

٢- حادث انطوي على وفاة ١٣٣ راكبا لطائرة كانت تشغل في السابق في عمليات غير منتظمة ثم شغلت في رحلة منتظمة.

طيران على ٠,٠٣، كما ازداد عدد الحوادث الجوية المميتة لكل مائة ألف عملية هبوط من ٠,٠٣ في سنة ٢٠٠٣ الى ٠,٠٤ في سنة ٢٠٠٤ (انظر الشكل ٨).

كانت مستويات السلامة الجوية مختلفة تماما لمختلف طرز الطائرات المشغلة على خطوط الركاب المنتظمة. ففي عمليات الطائرات التوربينية النفاثة مثلا، التي استأثرت بأكثر من ٩٨ في المائة من اجمالي حجم الحركة المنتظمة (مقيسة بالراكب الكيلومترى المنقول)، كانت هناك ٣ حوادث في سنة ٢٠٠٤ مات فيها ١٠٢ راكبا، أما في عمليات الطائرات التوربينية المروحية ذات المحركات المكبسية فقد استأثرت بأقل من ٢ في المائة من حجم الحركة المنتظمة ووقعت لها ٥ حوادث مات فيها ١٠١ راكبا. ولذلك فان معدل الوفيات لعمليات الطائرات التوربينية النفاثة كان أقل بكثير من حوادث الطائرات المروحية.

### العمليات التجارية غير المنتظمة

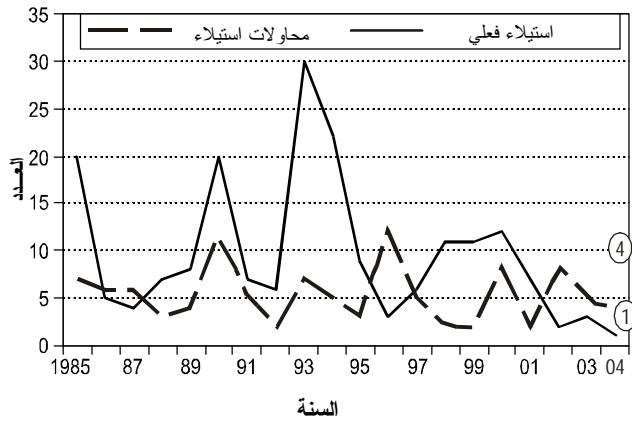
تشمل العمليات التجارية غير المنتظمة الرحلات غير المنتظمة التي تشغلها شركات الطيران المنتظم، وجميع رحلات النقل الجوي التي يشغلها المستثمرون التجاريون للخطوط غير المنتظمة. وتدل البيانات المتاحة للايكاو عن سلامة عمليات نقل الركاب غير المنتظمة على أن ١٨ حادثا وقع لطائرات مشغلة في خطوط غير منتظمة وانطوت هذه الحوادث على وفيات بين الركاب، وكانت الكتلة الاقلاعية القصوى المرخصة لهذه الطائرات أكثر من ٢٢٥٠ كيلوجراما في سنة ٢٠٠٤ (منها طائرتان مشغلتان على خطوط البضاعة الصرف وكان على متنها ركاب)، هذا مقابل ٢٥ حادثة في سنة ٢٠٠٣. وأدت هذه الحوادث الى مقتل ٢٠٧ ركاب في سنة ٢٠٠٤ مقابل ٢١٧ قتيلا في سنة ٢٠٠٣.

أما العمليات غير المنتظمة المشغلة بطائرات تربو كتلتها الاقلاعية القصوى المرخصة على ٩٠٠٠ كيلوجرام، سواء كانت تشغلها شركات طيران منتظم أو شركات طيران غير منتظم، فقد وقع لها ٦ حوادث مات فيها ١٦١ راكبا في سنة ٢٠٠٤.

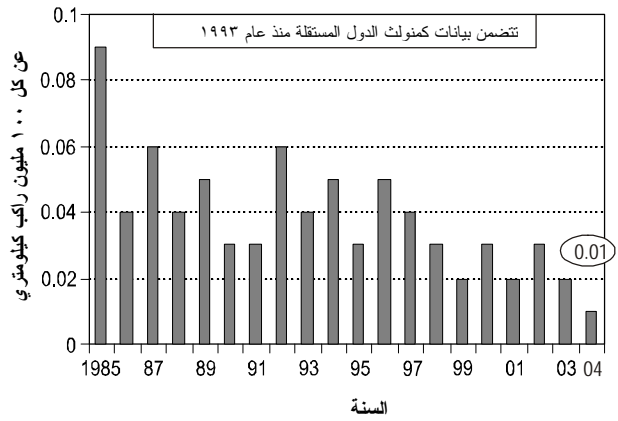
## ٧- أفعال التدخل غير المشروع

وقع في أثناء السنة ١٦ فعلا من أفعال التدخل غير المشروع. واشتملت هذه الأفعال على استيلاء واحد غير مشروع، و٤ محاولات استيلاء، وهجمتين على تجهيزات، ومحاولتين للهجوم على التجهيزات، و٣ عمليات تخريب أسفرت اثنتان منها عن تدمير الطائرة بالكامل وهي في الجو ومقتل ٩٠ شخصا، ومحاوله واحدة للتخريب، و٣ أفعال أخرى للتدخل غير المشروع (الجدول ١٢). وقد أدرجت هذه الأفعال في الاحصاءات السنوية للمساعدة على تحليل الاتجاهات والتطورات (الشكل ٩).

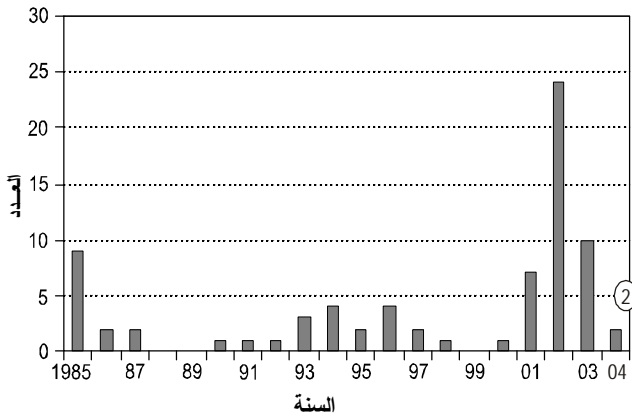
## الفصل الثاني



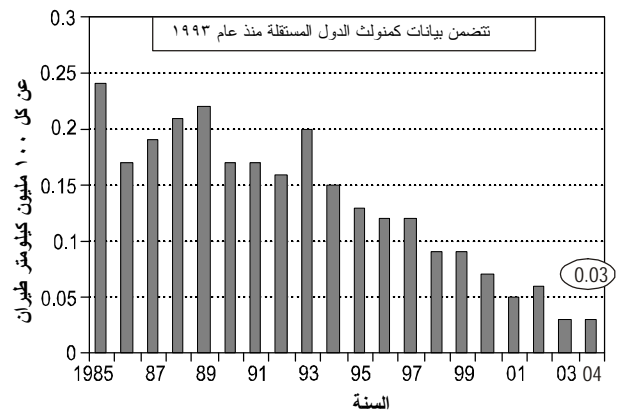
أفعال الاستيلاء غير المشروع



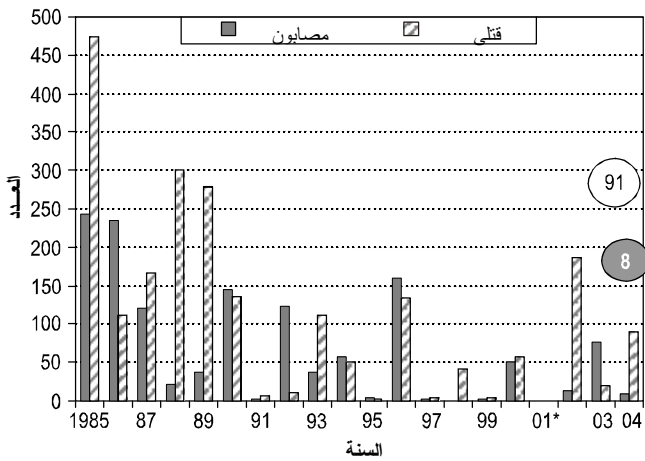
عدد وفيات الركاب عن كل ١٠٠ مليون راكب كيلومتر على الخطوط المنتظمة



حوادث الاعتداء على التسهيلات



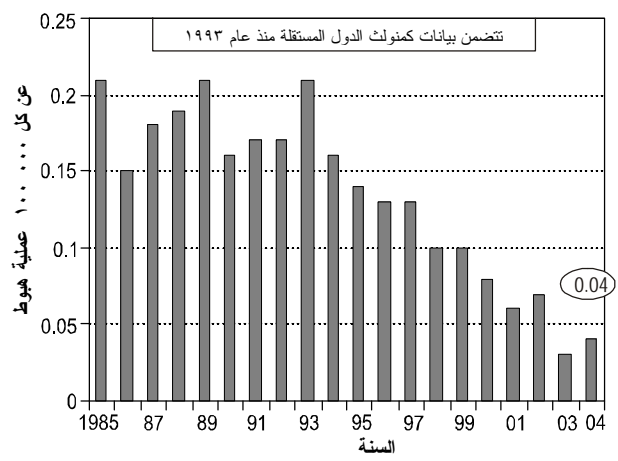
عدد الحوادث المميتة عن كل ١٠٠ مليون راكب كيلومتر طيران على الخطوط المنتظمة



عدد القتلى أو المصابين

\* في سنة ٢٠٠١: المصابون ٣٢٧١ والقتلى ٣٥٢٥

الشكل ٩ - احصاءات أمن الطيران  
٢٠٠٤-١٩٨٥



عدد الحوادث المميتة عن كل ١٠٠.٠٠٠ عملية هبوط لطائرات على الخطوط المنتظمة

الشكل ٨ - احصاءات حوادث الطيران  
٢٠٠٤-١٩٨٥